

A Sustentabilidade Territorial de um *Cluster* do Mar em Portugal

Ana Maria Correia Ferreira

**Tese de Doutoramento em Geografia e Planeamento Territorial,
Especialidade Território e Desenvolvimento**

Agosto 2011

Tese apresentada para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Doutor em Geografia e Planeamento Territorial, Especialidade Território e Desenvolvimento, realizada sob a orientação científica da Professora Doutora Regina Salvador e do Professor Doutor Henrique Souto.

*A todos os que, ao lerem este trabalho, se reconheçam no
amor, na amizade, na tese, no conhecimento e na
dedicação ao mar...*

A SUSTENTABILIDADE TERRITORIAL DE UM *CLUSTER* DO MAR EM PORTUGAL

ANA MARIA CORREIA FERREIRA

RESUMO

PALAVRAS-CHAVE: *Cluster*; Mar; Território; Localização; Economia Marítima; Proximidade Geográfica; Cooperação; Competição; Competitividade; Inovação; Globalização; Crescimento Económico; Desenvolvimento.

Partindo da premissa que a proximidade geográfica entre empresas ou instituições, complementares ou com actividade conexas e similares, promove a cooperação e simultaneamente a competição e, por isso, o progresso e o desenvolvimento, a lógica organizacional de *Cluster* é apresentada como uma solução para a revitalização da economia marítima nacional. Com efeito, a localização de Portugal potencia o aproveitamento das inúmeras possibilidades que o mar oferece aos territórios que lhe são contíguos. Sectores mais tradicionais convivem, hoje, com novas áreas que unanimemente são já reconhecidas como prioritárias para o futuro, como é o caso da investigação aplicada ou das energias renováveis ou alternativas (das ondas, eólica...). Regiões do litoral português vão assumindo concentrações importantes de sectores com elevado potencial multiplicador. Ainda que em alguns casos incipientes, as relações intersectoriais e institucionais que se verificam entre os agentes dos principais sectores deste *Cluster* (pesca e aquicultura, indústria transformadora de produtos do mar, actividade portuária, logística e transporte marítimo, construção e reparação naval, turismo marítimo – náutica de recreio e cruzeiros, segurança e defesa, energia e ensino & investigação) poderão significar um futuro promissor para o país que, para isso, terá de saber *navegar* no vasto *oceano* da globalização actual, apostando nas vantagens comparativas que o seu território e a sua economia proporcionam.

THE SUSTAINABILITY OF A SEA CLUSTER IN PORTUGAL

ANA MARIA CORREIA FERREIRA

ABSTRACT

Keywords: Cluster; Sea, Territory; Location; Sea Economy; Geographical Proximity; Cooperation, Competition; Competitiveness; Innovation; Globalization; Economic Growth; Development.

Bearing in mind the idea that the geographical proximity among companies or institutions – having them either complementary or similar activity – simultaneously promotes cooperation and competition, and, therefore, progress and development, the organisational logic of Cluster is presented as a solution to revitalise the Portuguese sea economy. As a matter of fact, the geographical location of Portugal potentiates the exploration of several possibilities that the sea provides to its contiguous territories. Traditional sectors of the Portuguese economy coexist today with new areas which are unanimously regarded as those which will take priority in the future. Such are the cases of applied research or alternative and renewable energies (tidal energy, wind energy, etc.). Several regions of the Portuguese coast have been able to concentrate important sectors with high multiplying potential. The institutional and intersectorial relationships that exist among the main sectors of this Cluster are in some cases still emerging; but they already include areas such as fishery and aquaculture, transformation industry for sea products, harbour activity, sea transportation and logistics, ship repairing and shipbuilding, sea tourism, yachting and cruising, national security and national defence, energy, teaching and research. These areas may represent a more promising future for Portugal, which, for that matter, will have to know how to *sail* in the wide *ocean* of today's globalisation, investing in the advantages that its territory and its economy offer.

ÍNDICE

Introdução.....	1
Capítulo I – A maritimidade de Portugal – uma localização geoestratégica	7
1. O contacto entre a terra e o mar.....	8
1.1. As áreas litorais – considerações gerais.....	8
1.2. Limites territoriais, definições e conceitos implícitos.....	12
2. Portugal – traços de uma localização marítima.....	18
2.1. A singular posição geográfica de Portugal.....	18
2.2. Características físicas da orla costeira.....	23
2.3. Ocupação humana do litoral.....	28
3. O mar – um potencial de desenvolvimento para Portugal.....	32
3.1. As potencialidades e a defesa do valor estratégico do <i>mar português</i>	32
Capítulo II – Os <i>Clusters</i> locais e regionais: factores dinamizadores da competitividade e do desenvolvimento.....	40
1. A dinâmica regional no contexto actual de globalização.....	41
2. A concentração geográfica como factor de competitividade económica e territorial.....	49
3. Os <i>Distritos Industriais</i> da Era Global – os <i>Clusters</i> Locais/Regionais e os <i>Mega-Clusters</i>	56
4. Os <i>Clusters</i> Regionais em Portugal – algumas notas.....	76
Capítulo III – Os <i>Clusters</i> marítimos na Europa.....	83
1. Os fundamentos de uma Política Marítima Europeia.....	84
1.1. A geografia marítima do continente europeu.....	84
1.2. A União Europeia, uma potência marítima mundial.....	88
1.3. As bases de uma política marítima para a Europa.....	101
2. Os <i>Clusters</i> marítimos na Europa – algumas referências.....	111

2.1. O papel da União Europeia.....	111
2.2. Casos de estudo.....	118
2.2.1. O <i>Cluster</i> Marítimo Norueguês.....	120
2.2.2. O <i>Cluster</i> Marítimo Inglês.....	127
2.2.3. O <i>Cluster</i> Marítimo Italiano.....	133
2.2.4. O <i>Cluster</i> Marítimo Holandês.....	139
2.2.5. O <i>Cluster</i> Marítimo Francês.....	147
2.2.6. O <i>Cluster</i> Marítimo Espanhol.....	155
2.3. Nota de síntese.....	166
Capítulo IV – Um <i>Cluster</i> do mar em Portugal	168
1. O sector marítimo português.....	169
1.1. A economia marítima nacional – visão de conjunto.....	169
1.2. As principais actividades marítimas – abordagem sectorial.....	194
1.2.1. Actividades de exploração e produção de recursos.....	194
1.2.1.1. Pesca.....	194
1.2.1.2. Aquicultura.....	215
1.2.1.3. Extracção de sal.....	229
1.2.2. Indústria Transformadora de Produtos do Mar e Afins	233
1.2.3. Actividade Portuária, Logística e Transporte Marítimo	247
1.2.4. Construção e Reparação Naval.....	282
1.2.5. Turismo Marítimo – a náutica de recreio e os cruzeiros.....	295
1.2.6. Segurança e Defesa Marítimas.....	320
1.2.7. Energia e recursos minerais.....	339
1.3. A dimensão científico – cultural do mar.....	354
1.3.1. Ensino e Investigação.....	354

1.3.2. A divulgação da cultura marítima.....	369
2. A governação do mar em Portugal.....	376
2.1. Nota Prévia.....	376
2.2. As opções de Política Marítima em Portugal – a intervenção do Governo Central.....	378
2.3. O Poder Local – o exemplo de algumas autarquias do litoral	398
2.4. O papel das Associações do sector marítimo	407
3. Um <i>Cluster</i> marítimo português – uma realidade com futuro?.....	413
3.1. As <i>Regiões</i> – <i>chave</i> do <i>Cluster</i> marítimo.....	413
3.2. As principais relações intersectoriais e institucionais do sector marítimo nacional: diagnóstico de potencialidades e vulnerabilidades.....	436
3.3. Os constrangimentos e as oportunidades criadas pelo <i>Cluster</i> do mar em Portugal – o caminho a seguir.....	460
Conclusões	474
Bibliografia	485
Índice de Figuras.....	501
Índice de Quadros.....	514
Anexo A: Inquérito a Associações.....	i
Anexo B: Inquérito a Sindicatos.....	iii
Anexo C: Inquérito a Câmaras Municipais.....	v
Anexo D: Inquérito a Empresas de Transporte Marítimo	vii
Anexo E: Inquérito a Estaleiros Navais.....	xiii
Anexo F: Inquérito a Instituições de Investigação.....	xvi
Anexo G: Inquérito à Actividade Portuária.....	xviii
Anexo H: Inquérito de Opinião.....	xxii

INTRODUÇÃO

O território português, fruto da sua situação geográfica, tem uma componente terrestre cuja dimensão é aproximadamente 18 vezes inferior à sua componente marítima (a primeira tem uma área de cerca de 92 mil Km² e a segunda cerca de 1 720 mil Km²). A defesa da importância do sector marítimo para o desenvolvimento nacional assenta por isso, antes de mais, neste aspecto marcadamente geográfico. Com efeito, a localização de Portugal, no extremo sudoeste do continente Europeu, confinando com o Oceano Atlântico, constitui uma vantagem que poderá ser (de novo) uma das alavancas que o país necessita para se projectar na Europa e no Mundo globalizado do século XXI.

A abordagem tem um cariz essencialmente económico, ainda que com um vincado cunho territorial, daí o trabalho enquadrar-se, do ponto de vista conceptual e teórico, nas novas correntes da Geografia Económica. Trata-se, em termos gerais, de *territorializar* teorias económicas. Neste contexto, destaca-se o incremento do desenvolvimento e da competitividade como consequência da proximidade geográfica de entidades de vários sectores e instituições que, desenvolvendo estratégias de cooperação e competição, colaboram entre si, formando redes inter e intra-sectoriais significativas. Assim, e no pressuposto que o valor do mar deverá ser exaltado e potenciado, como em outras épocas da História nacional, defende-se a aplicação da lógica de *Cluster* ao sector, por se acreditar ser a forma mais adequada de dinamização económica e territorial que lhe está associada. Partindo da caracterização da realidade existente, e ao longo de todo o trabalho, procurar-se-á dar resposta às perguntas estruturantes que se impõem:

Qual a importância da economia marítima para o país?

Quais os principais sectores que nela participam?

Quais as regiões – chave do território português para a economia marítima nacional?

Existe verdadeiramente um Cluster do mar em Portugal?

Que relações intersectoriais e institucionais existem no seu seio?

Que relações (intersectoriais e institucionais) potenciam o desenvolvimento do sector em prol do desenvolvimento nacional?

A investigação foi orientada no sentido de se proceder a uma avaliação das teorias da Geografia Económica e do papel das regiões no contexto *global* actual, assim como à exploração das potencialidades do território nacional, no que se refere às vantagens competitivas que o país poderá apresentar através da afirmação de um *Cluster* do mar. Partindo do pressuposto que Portugal beneficia daquilo a que VIEIRA MATIAS (2004) designou de “*centralismo atlântico*”, referindo-se às vantagens da sua “*geografia atlântica*”, e tendo em consideração a pouca importância que, nos últimos tempos, tem sido atribuída ao mar, tomaremos como objectivo principal a (re) valorização deste recurso, sob o ponto de vista territorial e económico. Para isso, serão analisadas as potencialidades (regionais/locais) do território na afirmação deste *Cluster*, numa perspectiva de desenvolvimento e de optimização futura de recursos e de *oportunidades* (territoriais, económicas, de emprego...). Por outro lado, procura-se também identificar e avaliar as eventuais debilidades e constrangimentos que se colocam à sua efectiva implementação, assim como possíveis objectivos e acções a empreender e valorizar para os ultrapassar, no âmbito das políticas de desenvolvimento regional nacionais.

Constituem ainda objectivos deste trabalho:

- Analisar as medidas e políticas comunitárias, com influência nos sectores relacionados com o oceano;
- Avaliar o impacto dessas medidas no caso português;
- Identificar e caracterizar os potenciais sectores que, em Portugal, apresentam um perfil adequado à sua integração num *Cluster* do mar;
- Avaliar a importância económica desses sectores para a economia regional/do País (ao nível da produção, do emprego, do peso no PIB regional/nacional...);
- Individualizar e caracterizar os territórios onde esses sectores encontram condições (geográficas e económicas) favoráveis à sua implantação e desenvolvimento;

- Identificar e analisar as redes de ligações que se estabelecem entre os sectores de análise;
- Propor novas redes de ligações ou reforço das existentes que, numa perspectiva de desenvolvimento e de optimização de recursos e de vantagens competitivas regionais e sectoriais, possam vir a constituir uma mais-valia para os territórios e sectores económicos em causa;
- Enquadrar a afirmação de um *Cluster* do mar em Portugal nas teorias explicativas actualmente aceites e nas lógicas de funcionamento de *case studies* similares (de *Clusters* do mar) de âmbito europeu.

O trabalho está, assim, organizado em quatro capítulos, a saber:

- *A maritimidade de Portugal: uma localização geoestratégica.*
- *Os Clusters locais e regionais: factores dinamizadores da competitividade e do desenvolvimento.*
- *Os Clusters marítimos na Europa.*
- *Um Cluster do mar em Portugal.*

No primeiro capítulo procurar-se-á argumentar o ponto de partida deste trabalho – a valorização do mar - através da relação entre a localização de Portugal, as características do território e as potencialidades de desenvolvimento nacional associadas.

No segundo capítulo far-se-á um enquadramento teórico, orientado por uma abordagem conceptual da lógica organizacional de *Cluster*, enquanto dinamizadora da competitividade e do desenvolvimento.

Com o terceiro caracterizar-se-á a economia marítima europeia e analisar-se-ão algumas experiências de *Clusters* marítimos europeus (norueguês, inglês, italiano, holandês, francês e espanhol), de forma a se avaliarem os impactos do investimento canalizado para o sector nesses países e daí se retirarem ensinamentos das boas práticas implementadas, exequíveis e válidas para a realidade nacional.

Por fim, no quarto capítulo analisar-se-á o desempenho da economia marítima nacional e seus principais sectores, assim como a intervenção dos poderes públicos e associativos na governação dos assuntos do mar. Numa perspectiva territorial, destacar-se-ão as regiões (NUT III) com desempenho económico mais relevante (no emprego, número de empresas, produção e Valor Acrescentado Bruto). Serão também identificadas as principais relações intersectoriais e institucionais que se estabelecem entre diferentes intervenientes no *Cluster* marítimo nacional e as oportunidades e constrangimentos que lhe estão associados.

Em termos metodológicos, destacam-se duas componentes essenciais: a pesquisa bibliográfica e o trabalho de campo. A primeira incide sobre a análise de diferentes abordagens teóricas ao tema, realizadas por autores nacionais e internacionais. A segunda concretiza-se na recolha de dados, efectuada através da realização de inquéritos (a empresas, universidades, institutos, associações, serviços administrativos de portos, indústrias, câmaras municipais, estaleiros navais...) e de entrevistas a entidades diversas. Destacam-se, entre outras, pela colaboração neste estudo:

- 13 Associações de Armadores de Pesca e de Pescadores/Profissionais de Pesca (entre as quais, a Associação dos Armadores das Pescas Industriais);
- a Associação dos Aquacultores de Portugal;
- a Associação Nacional dos Industriais de Conservas de Peixe;
- a Associação de Indústrias Navais;
- a Associação de Armadores da Marinha de Comércio;
- a Associação Portuguesa de Escolas de Navegação de Recreio;
- a Associação Portuguesa de Portos de Recreio;
- a Associação Nacional de Cruzeiros;
- as Administrações dos Portos de: Douro e Leixões; Aveiro; Lisboa; Setúbal e Sesimbra; Sines;
- a Marinha;

- as empresas de transporte marítimo: Mutualista Açoreana de Transportes Marítimos, SA; a Naveiro – Transportes Marítimos, SA; a Portline – Transportes Marítimos Internacionais;
- os Estaleiros Navais de Viana do Castelo;
- a Lisnave;
- o Arsenal do Alfeite;
- o Centro de Investigação Naval (Escola Naval);
- o Centro de Investigação sobre o Espaço e as Organizações e o Centro de Investigação Marinha e Ambiental (Universidade do Algarve);
- o Centro de Engenharia e Tecnologia Naval (Instituto Superior Técnico);
- o Instituto Ciências Biomédicas de Abel Salazar (Universidade do Porto);
- o Departamento de Oceanografia e Pescas (Universidade dos Açores);
- o Wave Energy Centre (Centro de Energia das Ondas);
- o Instituto Hidrográfico;
- a SAER – Sociedade de Avaliação Estratégica e Risco, Lda.;
- a Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental;
- a Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar;
- o Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos;
- o Fórum Empresarial para a Economia do Mar;
- as Câmaras Municipais de: Caminha, Póvoa de Varzim, Vila do Conde, Porto, Vila Nova de Gaia, Espinho, Ovar, Aveiro, Mira, Cantanhede, Nazaré, Peniche, Mafra, Cascais, Oeiras, Sesimbra, Sines, Odemira, Aljezur, Vila do Bispo, Lagos, Loulé, Faro, Tavira, Vila Real de Santo António, Castro Marim, Câmara de Lobos, Machico, Povoação, Vila Franca do Campo, Angra do Heroísmo, Vila Praia da Vitória, Velas, Madalena, São Roque do Pico, Santa Cruz das Flores.

A recolha e tratamento de dados estatísticos constitui, igualmente, uma componente metodológica fundamental e transversal a todo trabalho, tal como a representação cartográfica da informação, que traduz o suporte territorial da investigação.

**CAPÍTULO I: A MARITIMIDADE DE PORTUGAL – UMA LOCALIZAÇÃO
GEOESTRATÉGICA**

1. O CONTACTO ENTRE A TERRA E O MAR

1.1. AS ÁREAS LITORAIS – CONSIDERAÇÕES GERAIS

“À la différence du marin, le géographe des littoraux – quand il fait du terrain – n’aime guère à s’embarquer en haute mer. Il la contemple plutôt de loin (...) Le littoraliste, dont le sujet d’études est le contact entre la terre, la mer et le ciel, aspire à la connaissance des limites.”

BOUSQUET – BRESSOLIER (2002)

A dimensão e características do território português propiciam a associação de um *Cluster* marítimo a um projecto de abrangência nacional. No entanto, a generalidade dos sectores de actividade que aí se poderão enquadrar apresentam, naturalmente, um padrão locativo determinado pela proximidade do mar, sendo, por isso, as áreas costeiras ou litorais as que reúnem as condições mais apropriadas à sustentação um *Cluster* desta natureza. As áreas litorais são espaços de grande riqueza biológica e ambiental, onde se concentra uma biodiversidade particular, que se desenvolve em estreita relação com as características do meio – terrestre e marinho – envolvente. São, igualmente, espaços de significativa concentração de população e actividades económicas. A sua atractividade é fenómeno antigo e sobejamente analisado e argumentado ao longo do tempo, relacionando-se com aspectos de carácter físico (amenidade do clima, maior abundância de água...) e humano ou social (oferta mais diversificada de meios de transporte, de actividades económicas ligadas à exploração dos recursos do mar...). Fala-se hoje, globalmente, de “litoralização”, para significar a acentuada ocupação humana destas faixas (orlas) continentais que, mais ou menos extensas, contactam com o mar. Tanto ao nível mundial como nacional, as áreas litorais concentram uma parte significativa da população e das actividades económicas. De acordo com a WORLD OCEAN REVIEW (2010, pg. 60), 75% das grandes cidades do mundo (com população superior a 10 milhões de habitantes) localizam-se nas zonas costeiras, onde vive e trabalha 45% da população do planeta. Aqui, a

população cresce a um ritmo muito mais acelerado do que em qualquer outra parte da Terra.

Este fenómeno de litoralização, associado à crescente procura, ocupação e utilização dos recursos do litoral, não é isento de consequências, muitas delas geradoras de situações de desequilíbrios e de conflitos – o turismo balnear, sobretudo a partir da segunda metade do século XX, em muito tem contribuído para o agravamento destes problemas. Poluem-se as águas, a erosão avança, destroem-se habitats, alteram-se paisagens naturais, reduz-se a biodiversidade... tudo em nome de um desenvolvimento, assente numa ocupação humana, muitas vezes desregrada e potencialmente destruidora de valores naturais mas também sociais, culturais e económicos.

No caso português, reconhecendo-se a importância estratégica da gestão racional e sustentável destes espaços, fundamental para pôr em prática qualquer estratégia de desenvolvimento nacional, têm sido adoptadas algumas medidas. A primeira referência surge na década de 70, quando o Decreto – Lei nº478/71, de 5 de Novembro, definiu o “Domínio Público Hídrico”. Em finais dos anos 80 seria adoptada a Carta Europeia do Litoral, com o objectivo de estabelecer os fundamentos de uma gestão integrada da faixa costeira, a partir da formulação de alguns princípios orientadores de salvaguarda e de valorização do litoral europeu. Até esta altura não se concebia uma visão (necessária) integrada das zonas costeiras – a gestão destas áreas dizia unicamente respeito ao sector portuário, de navegação e transportes marítimos.

O Decreto – Lei nº201/92, de 29 de Setembro, vem reconhecer o valor ambiental da zona costeira portuguesa, atribuindo a jurisdição do domínio público marítimo ao Ministério do Ambiente. No ano seguinte seria publicado o Decreto – Lei nº 309/93, de 2 de Setembro, que regulamentaria a criação de um instrumento de ordenamento espacial das zonas costeiras – o POOC (Plano de Ordenamento da Orla Costeira), abrangendo, em termos territoriais, tanto uma faixa marítima como uma terrestre.

Já em 1998 (Resolução do Conselho de Ministros nº86/98, de 10 de Julho) seria aprovada a Estratégia para a Orla Costeira, com o objectivo de definir as áreas prioritárias de intervenção neste espaço.

É, precisamente, no seguimento da efectiva implementação de uma abordagem integrada das zonas costeiras que, em 2005, foi criado um grupo de trabalho com o objectivo de definir as bases de uma estratégia de gestão e ordenamento da zona costeira portuguesa (Despacho nº 19 212/2005 – 2ª Série). Estas bases deveriam então “... assentar numa abordagem territorial integrada e participativa, com eventual reavaliação do conceito de orla costeira, e visar a sustentabilidade ambiental e económica das zonas costeiras”, MAOTDR (2007, pg.28). Deveriam, ainda, definir os princípios e objectivos que hão-de consubstanciar uma *Estratégia de Gestão Integrada da Zona Costeira Nacional*. Foram definidos os seguintes princípios¹:

- 1- *Sustentabilidade e solidariedade intergeracional;*
- 2- *Coesão e equidade social;*
- 3- *Prevenção e precaução;*
- 4- *Abordagem sistémica;*
- 5- *Suporte científico e técnico;*
- 6- *Subsidiariedade;*
- 7- *Participação;*
- 8- *Co – responsabilização;*
- 9- *Operacionalidade.*

Formularam-se oito objectivos para esta estratégia²:

- 1- *A cooperação internacional e a integração comunitária;*
- 2- *O reforço e a promoção da articulação institucional;*
- 3- *A conservação de recursos e do património natural e paisagístico;*
- 4- *A qualificação da zona costeira e o desenvolvimento sustentável de actividades e usos específicos;*
- 5- *A minimização de situações de risco e de impactos ambientais, sociais e económicos;*

¹ Fonte: MAOTDR (2007, pg. 41/42).

² Fonte: Idem (pg. 42).

- 6- *A concepção de políticas operacionais integradas;*
- 7- *A promoção do conhecimento e da participação pública;*
- 8- *A avaliação integrada de políticas e de instrumentos de gestão da zona costeira.*

Estes espaços (costeiros, litorais...) e todas as questões conexas, enfermam de uma dificuldade de base que se prende com aspectos conceptuais, selecção de critérios, limites espaciais..., a que acresce todo um vasto leque de expressões e conceitos (*orla costeira, costa, linha de costa, litoral...*) que, não sendo sinónimos mas geralmente aplicados como tal, assumem especificidades territoriais que importa clarificar.

1.2. LIMITES TERRITORIAIS, DEFINIÇÕES E CONCEITOS IMPLÍCITOS

“Le littoral est avant tout un «milieu», engendré par une discontinuité naturelle séparant l’ensemble continental de l’ensemble marin.”

CATANZANO e THÉBAUD (1995)

A definição e a individualização dos espaços litorais ou costeiros não se apresentam como tarefas simples, isentas de ambiguidades, nomeadamente no que diz respeito a limites territoriais e à distinção objectiva e precisa de conceitos que vulgarmente lhes andam associados. Não reunindo consensos entre os investigadores que, das mais diversas áreas científicas, abordam estes temas, têm sido produzidas múltiplas abordagens ao *litoral*, quer em termos conceptuais ou de tipologias (de espaços, de critérios de definição de áreas litorais/não litorais...), quer ao nível da delimitação física ou territorial. Onde termina a área de influência do mar? Qual o limite da denominada faixa do litoral? Como classificar determinadas actividades que se desenvolvem numa estreita relação entre a terra e o mar?

Com efeito, ao litoral associa-se usualmente a noção de espaço de transição e, simultaneamente, de contacto entre aqueles dois ambientes sendo, por isso, uma área de relações de complementaridades mas também de rupturas e conflitos. A exiguidade do espaço e a acentuada competição pela sua ocupação, por grupos sociais e actividades económicas com interesses, muitas vezes, incompatíveis e antagónicos, são normalmente causas de conflitos. É, para todos os efeitos, uma área de ligação entre dois sistemas, o natural e o social, e entre dois grandes conjuntos – o *terrestre* e o *marinho*, de acordo com CATANZANO e THÉBAUD (1995, pg. 23). Os mesmos autores falam do litoral como *lugar de interacções* ou *sistema de inter-relações*, na sequência dos modos de ocupação que aí se verificam, o que resulta numa acentuada variabilidade interna, característica destas complexas áreas (costeiras).

São, pois, múltiplas as acepções, abordagens e classificações associadas aos espaços litorais³. MIOSSSEC (1998, pg. 10), por exemplo, distingue na paisagem costeira diferentes áreas, nomeadamente:

- “*l’arrière - côte*”, que corresponde à parte emersa que borda o litoral, é influenciada pela proximidade do mar e é objecto de uma ocupação humana intensa;
- “*le trait de côte*”, marca o contacto entre o oceano e o continente, é o lugar onde rebentam as ondas;
- “*l’estran*”, corresponde à parte que, alternadamente, é coberta e descoberta pelas águas do mar, de acordo com o ritmo das marés;
- “*l’avant – côte*”, zona submersa permanentemente, onde se formam as ondas e as correntes. Não deixa de ser uma zona influenciada pela proximidade do continente, uma vez que grande parte dos sedimentos que aqui são depositados provêm da costa.

A divisão proposta pelo autor destaca, de certa forma, as áreas em que aos elementos físicos, sempre presentes, se junta a implantação de grupos humanos, das áreas em que tal não se verifica, ou seja, em que a natureza domina sem permitir a fixação humana. De acordo com os objectivos definidos e que norteiam este trabalho, aquelas interessam-nos muito mais do que estas.

Defendendo uma tipologia de formas de espaços litorais, assente nas características morfológicas e, por isso, na diversidade de paisagens, DESDOIGTS (2002) distingue:

³ Ao nível da terminologia adoptada, é comum serem utilizados como sinónimos os conceitos de *litoral*, *beira-mar*, *costa*... O **Dicionário da Língua Portuguesa** da Porto Editora (2003) define-os de forma bastante semelhante, não se conseguindo, com precisão, identificar as diferenças que, na realidade, existem. Vejamos:

- *Costa*: “parte das terras emersas em contacto com o mar; região de contacto entre o mar e a terra; litoral; zona do mar próxima da terra” (...), (pg. 441);

- *Litoral*: “que diz respeito à beira-mar; litorâneo; região junto ou próximo da costa” (pg. 1025);

- *Beira-mar*: “borda do mar; litoral; costa; praia (à beira-mar: na praia, junto à costa)”, (pg. 222).

Já no **Dicionário de Geografia**, BAUD e BOURGEAT (1999, pg.199) é referido que o litoral “*diz respeito a toda a região sob a influência directa e indirecta do mar*”, destacando a fachada litoral como a região “*cujo desenvolvimento económico se encontra associado ao mar*” – tem sido esta a área cuja delimitação e caracterização tem suscitado as mais diversas propostas pelos investigadores que têm dedicado os seus estudos a estas matérias, também por se tratar de um espaço onde se combinam aspectos físicos e sociais/ humanos. Em relação ao conceito de beira-mar “*é muitas vezes reservado ao contacto directo entre o mar e a terra, ou seja, à zona directamente submetida à acção das marés...*”, sendo a costa “*muitas vezes considerada a zona em relevo (...) que domina sobre a praia e se situa acima do nível das marés altas.*”

- “*côtes basses*”, habitualmente correspondendo a praias arenosas e a dunas, as mais afectadas pela urbanização litoral;
- “*côtes élevées*”, de falésias e desníveis acentuados, resultado de uma topografia acidentada, pouco atractivas à ocupação humana, não proporcionando abrigo à navegação nem facilitando o contacto com o interior;
- “*côtes communes*”, sem nenhum traço morfológico particular, com características ora de uma costa baixa de praia, ora de uma costa alta de falésias. A urbanização, nestes casos, sendo condicionada por factores físicos, ocorre onde existem praias.

O autor relaciona as características topográficas das costas com a sua acessibilidade, do que decorre uma maior ou menor atracção à fixação humana (significando as topografias mais planas um aumento de acessibilidade, a sua capacidade atractiva é maior...e vice-versa, naturalmente). Chega mesmo a falar em “anarquia” de certos sectores litorais, onde se deu uma ocupação ao acaso (de *laisser-aller*) sem qualquer ordenamento ou preocupação prévia de organização do espaço. Isto ocorre, na sua opinião, com mais frequência onde a costa é baixa, de praia. Reconhece haver, ainda, alguns destes últimos espaços em estado natural, ou seja, pouco afectados pela actividade humana, cuja protecção é urgente pelo seu imenso valor patrimonial, o que permite ultrapassar as dificuldades de definição da noção de *espaço de beira-mar*. Definir estes espaços não se reduz à *visibilidade directa*, ou seja, a aspectos topográficos e fisiográficos que são, de facto, os primeiros que surgem na percepção e descrição da paisagem. O autor refere também os factores ambientais: a alteração climática decorrente da proximidade da costa, o que designa de “*adoucissement du climat*” e o aspecto botânico, que se traduz na evolução de espécies selvagens e domesticadas, segundo um gradiente definido pela variação climática. Destaca, ainda a este nível, a percepção da mudança da luz, referindo ser o litoral um mundo de fragrâncias... “*le toucher de l’air salé sur la peau, le son des vagues brisant au loin ou le crissement léger du vent dans les prairies aérohalines, et toutes les odeurs associées, tous les parfums qui évoluent au long du jour constituent un ensemble qui fait que l’on sait qu’on se trouve près du littoral.*” (pg. 161). São, deste modo, valorizados aspectos sensitivos que, não sendo mensuráveis, não deixam de ter uma legitimidade empírica, facilmente reconhecida por todos os que, com a aproximação a um ambiente litoral,

reconhecem a transição de um meio totalmente terrestre para um outro, de maior complexidade, porque marcado pelas intensas inter-relações e interdependências entre este (meio terrestre) e o meio marinho, até culminar, por fim, num meio totalmente dominado pelo elemento marítimo.

No contexto do Direito Internacional do Mar, os espaços marítimos têm de ser sujeitos a uma delimitação física precisa, de modo a “...mostrarem-se unidades geográficas relevantes para o efeito da aplicação de um regime jurídico próprio”, GOUVEIA et al (2004, pg. 115). Os mesmos autores consideram que os espaços marítimos “...facilmente se diferenciam de outros espaços que não tenham essas características, como o espaço terrestre, o espaço fluvial ou o espaço aéreo, mas em que, em contrapartida, se levantam dificuldades de demarcação entre si, sendo certo que todos os vários espaços marítimos existentes são materialmente constituídos por uma mesma e imensa massa de água salgada.”

Definir o litoral de um território requer, pois, que se questionem os limites do espaço estudado. CORLAY (1995) sugere alguns critérios de delimitação do espaço litoral, a saber:

- *Critério geomorfológico*, a partir do qual se considera litoral o espaço que sofre influência das marés e das forças *marinhas*, numa faixa muito estreita, excluindo a dimensão social do sistema. Os limites deste espaço dependem, cada vez mais, de definições jurídicas, variáveis de país para país.
- *Critério económico*, tem em conta as actividades terrestres que se desenvolvem dependentes da proximidade do mar e as actividades marítimas que ocorrem em terra na definição do litoral, ou seja, a área das actividades humanas directamente induzidas pelo interface.

Reconhecendo que estes critérios, objectivos, encerram algumas limitações e sendo, por isso, insuficientes para a formulação de uma definição precisa de *litoral*, aquele autor acrescenta, neste âmbito, os *critérios subjectivos*, que reflectem as representações dos indivíduos, as interpretações do que se vive e sente neste espaço, como os já mencionados aspectos sensitivos. Como refere, “*a l’approche de la mer (ou de la terre quand on vient de la mer), les odeurs nouvelles apparaissent, la lumière*

change, de même que la végétation, la faune, le vent mollit ou fraîchit, le marin enlève une épaisseur de vêtement et le touriste en remet une. Bref, l'ambiance est différente; on quitte la terre ou la mer, on approche du rivage. Cette prise de conscience qui permettrait de définir les limites d'un espace littoral perçu est évidemment relative à l'individu." (pg. 252). Assim, para o pescador, o industrial, o aquicultor, o turista...as vivências e a interpretação que cada um faz deste espaço (*litoral*) são significativamente diferentes, reflexo das realidades por cada um vividas⁴, o que acentua a relatividade deste conceito – *"...pour le terrien, le littoral est un finistère ouvrant sur l'aventure, la liberté (...) pour le marin, surtout professionnel (...) l'approche du rivage signifie la fin de la monotonie, du labeur, de la peine, des souffrances..."*, CORLAY (1995, pg. 253).

Defensor de uma *Geografia do Litoral* que estude um espaço cuja especificidade resulta do contacto terra - mar, na ligação entre a hidrosfera e a litosfera, CORLAY (1995) considera que, actualmente, a litoralização da economia mundial, o desenvolvimento das trocas marítimas e a construção de pontes ou túneis, contribuem para integrar certos litorais e os seus espaços marinhos adjacentes à ecúmena densamente ocupada.

O grupo de trabalho que elaborou a proposta de bases para a estratégia de gestão integrada da zona costeira nacional, já anteriormente referida, optou, no âmbito da definição conceptual, por uma abordagem multi-critério, incluindo o *sistema natural*, o *sistema sócio-económico* e o *sistema legal*, e considerou⁵:

- *"litoral: termo geral que descreve porções do território que são influenciadas directa e indirectamente pela proximidade do mar;*
- *zona costeira: porção de território influenciada directa e indirectamente em termos biofísicos pelo mar (ondas, marés, ventos, biota ou salinidade) e que pode ter para o lado de terra largura tipicamente de ordem quilométrica e se estende, do lado do mar, até ao limite da plataforma continental;*

⁴ As distintas percepções que cada indivíduo tem do litoral permitem a CORLAY (1995, pg. 253) dizer que *"...pour le marin, le littoral est un «finistère» (...) Finistère pour le terrien, «finistère» pour le marin..."*

⁵ Baseando-se no *"European Code of Conduct for Coastal Zones"*.

- *orla costeira: porção do território onde o mar exerce directamente a sua acção, coadjuvado pela acção eólica, e que tipicamente se estende para o lado de terra por centenas de metros e se estende, do lado do mar, até à batimétrica dos 30 m;*
- *linha de costa: fronteira entre a terra e o mar; materializada pela intercepção do nível médio do mar com a zona terrestre”, MAOTDR (2007, pg. 37).*

Considerando as perspectivas anteriores, é possível afirmar que o complexo *sistema litoral* resulta da intersecção do meio físico, com todas as características morfológicas, climáticas, paisagísticas... típicas de um espaço de contacto entre a terra e o mar, com o meio social, que decorre da apropriação, ocupação e organização destes territórios pela população e pelas actividades económicas, num misto de conflito de interesses e de complementaridades, inevitáveis e fundamentais para a sua definição e delimitação.

Recorrendo-se a critérios mais objectivos (tipos de costa, definição de diferentes áreas nas paisagens costeiras...) ou mais subjectivos (a luminosidade, as fragrâncias... tipicamente associadas e gradualmente mais intensas à medida que a distância à costa vai diminuindo), na delimitação da fachada litoral, o mais relevante para a actual investigação é a assunção de que esta faixa apresenta, indubitavelmente, um desenvolvimento económico assente em actividades ligadas directa ou indirectamente ao mar. Independentemente da variabilidade de critérios que se possam utilizar, de delimitações que se possam fazer, à medida que, a partir do continente, se caminha na direcção do mar, apercebemo-nos que esta área de transição é rica de potencialidades, expressas em muitos casos por uma ocupação espacial densa e que varia na razão directa da proximidade a essa faixa onde a terra e o mar se encontram.

Estas potencialidades, enquadradas nos eixos orientadores deste trabalho, voltado para o estudo do carácter marcadamente económico desta área do território nacional, assumem, assim, uma importância determinante na definição da nossa área de estudo que adiante será espacialmente delimitada mas que, para já, se remete à região cujo desenvolvimento se encontra numa estreita dependência ou fortemente associado à presença do mar.

2. PORTUGAL – TRAÇOS DE UMA LOCALIZAÇÃO MARÍTIMA

2.1. A SINGULAR POSIÇÃO GEOGRÁFICA DE PORTUGAL

“Parece-me não ser necessário discutir a importância da maritimidade na estrutura da identidade portuguesa, documentada ao longo da história nacional, comprovada pelos efeitos na mundialização das interdependências, lembrada nos símbolos da nacionalidade, inscrita em Os Lusíadas que definem o talvez primeiro Manifesto Político euromundista, consagrada no Hino Nacional.”

MOREIRA (2003)

Falar da maritimidade de Portugal ou da sua posição geoestratégica (atlântica) no contexto peninsular ou europeu pressupõe que, previamente, se tenham algumas considerações sobre as características da sua localização.



Figura 1. A posição do território Português

Disponível em: www.igeo.pt/atlas/Cap1/Cap1.html (em 02.2010)

Com efeito, Portugal aparece como finisterra de um continente, que se assume também ele como finisterra de uma massa continental mais vasta, banhada pelas águas do Atlântico ao longo de milhares de quilómetros, desde as Shetland até Gibraltar, marcada pela presença de ilhas, estuários, baías, golfos...

Neste contexto, Portugal assume, como refere SOEIRO DE BRITO (1994, pg. 11), *“uma posição verdadeiramente singular, que lhe é conferida, antes de mais, pela sua situação geográfica, na extremidade Sudoeste da Península Ibérica, já por si excêntrica em relação às restantes terras europeias...”*, acrescentando que esta localização tem influência no tipo de vegetação e de espécies cultivadas, na maior concentração de população no litoral, pela maior abundância de recursos e pela existência de uma faixa costeira.

Apelamos à maritimidade do nosso país, naturalmente decorrente do seu posicionamento geográfico para, numa primeira abordagem, fundamentar a nossa proposta de estudo do potencial de desenvolvimento de um *Cluster* do Mar em Portugal. Numa perspectiva um tanto intemporal, reforçando a importância passada, actual e futura desta localização marítima, MOREIRA (2003) afirma que a maritimidade *“tem incindível relação com os interesses económicos básicos da população, com a identidade nacional em resultado do processo histórico vivido, e com o conceito estratégico nacional a assumir”*. Efectivamente, a presença do elemento marítimo foi factor determinante, ao longo da História, na construção da identidade e do património cultural do povo português. Para além disso, fonte de recursos e potenciador de actividades, permitiu definir a individualidade do País também em termos económicos, sobretudo na denominada faixa do litoral, sendo um importante meio de comunicação com o exterior, e assumindo um papel preponderante nas relações com outras nações e em matéria de Defesa Nacional. Encerra, ainda, um vasto potencial ao nível da investigação científica.

A maritimidade de Portugal, traduzida pelas suas características físicas ou naturais, pela importância económica do mar, explorada desde cedo pelos portugueses, que sempre procuraram aproveitar as várias dimensões e potencialidades deste recurso, pelos feitos e factos históricos do povo lusitano (verdadeiros *“Heróis do mar...”*), entre tantos outros aspectos, parece conduzir-nos à assunção do País como *nação marítima*.

Embora, no século XIX, esta aceção seja contrariada pela existência de um Portugal rural, voltado para si próprio. Como refere OLIVEIRA MARQUES (1986, pg. 77), *“...explorar o solo e fomentar as actividades agrícolas iriam tornar-se, no Portugal oitocentista, os objectivos primaciais a atingir. Mais do que nunca no passado, a economia portuguesa quis tentar a via nacional interna; cépticos quanto às possibilidades de criar um novo império, tanto economistas como homens de Estado procuravam olhar «para dentro», para a metrópole, dar-se conta das virtualidades da nação em termos de agricultura, criação de gado, pesca, mineração e indústria (...) e realizá-las.”* Defendia-se, então, um novo Portugal, deixando-se para trás 400 anos de exploração ultramarina.

Já no século XX, SACCHETTI (2003)⁶ identificou as condições para um país ser considerado uma *potência marítima*. Defende que o povo adquiriu *mentalidade marítima* e interesse pelas actividades relacionadas com o mar, falhando, na sua opinião, a prestação das entidades governamentais na concepção de projectos e iniciativas de promoção e potencialização deste recurso. Partilhando da opinião de VIEIRA MATIAS (2004, pg. 30), acreditamos que a *“geografia continua a ser decisiva para o futuro de Portugal”*, pois o desenvolvimento de um *Cluster* do Mar no País é, antes de mais, uma questão de cariz geográfico. Situado no extremo SW da Europa e na costa ocidental da Península Ibérica, o território de Portugal Continental, confina a Norte e Este com Espanha e a Oeste e Sul com o Atlântico, ao longo de uma faixa de quase 850 Km. Estas são as fronteiras mais antigas e estáveis de todo o Continente Europeu. Os territórios insulares da Madeira e dos Açores que, a partir do século XV, integraram o território nacional, reforçaram a ligação de Portugal ao mar, que se assume, aliás, como seu elemento de unidade.

Das inúmeras divisões do litoral que se têm feito, umas privilegiando aspectos naturais (características gerais da costa, aspectos geomorfológicos, climáticos, de ondulação...), outras destacando a ocupação (densidade populacional...) e actividades humanas aí

⁶ *“A mentalidade marítima do povo...”*; *“A preocupação do Governo em conceber, ou apoiar, iniciativas ligadas ao uso e à exploração do mar”*; *“...a adesão do povo aos projectos concebidos ou às actividades programadas, relacionadas com o mar ou em consequência do uso do mar.”* (pg. 34).

presentes, destacamos a de LAUTENSACH (1987)⁷, que identifica *três zonas litorais* no nosso País, baseando-se unicamente na actividade piscatória, a saber:

- *a setentrional* (troço do litoral que corresponde a cerca de um terço do comprimento total, aqui se encontravam, de acordo com o autor, cerca de metade do número de activos da faina piscatória e de embarcações, embora o rendimento não fosse muito elevado; destaca a importância dos portos de Leixões e Porto e da pesca da sardinha, sável e apanha de caranguejo);

- *a central* (a pesca, mais modernizada e concentrada num menor número de portos, apresentava aqui um rendimento superior ao da zona norte, embora com menor número de activos e de embarcações; justificava a localização de empresas do sector em Lisboa, devido à dimensão do seu mercado);

- *o litoral sul* (classificada pelo autor como a zona que reúne condições mais propícias para a faina, apesar de o mercado ser reduzido, o que levou, como alternativa, ao desenvolvimento da indústria de conservas).

A orla costeira de Portugal tem permitido também divisões regionais com base na maior ou menor influência atlântica, determinada pela (igualmente maior ou menor) distância ao litoral. Tal facto é confirmado por RIBEIRO (1987, pg. 1243)⁸ que, considerando, em termos hierárquicos, o agrupamento de regiões em conjuntos mais vastos, propôs como divisões do território português: o *Norte atlântico*, o *Norte transmontano* e o *Sul*⁹, referindo que as principais divisões territoriais são determinadas “...pelo contraste entre as influências mediterrâneas e atlânticas e, nestas, pela sua atenuação com o afastamento ao litoral.”

São inúmeras as descrições do território nacional, feitas ao longo do tempo, que realçam as suas características (naturais e humanas). Sobre as áreas litorais, estas descrições contribuíram para reforçar a importância que, naturalmente, decorre da presença e da influência que o elemento marítimo sobre ele sempre exerceu, exerce

⁷ in DAVEAU *et al* (1987).

⁸ Idem.

⁹ “À primeira, essencialmente oceânica, contrapõe-se o bloco de regiões interiores do Nordeste, que as montanhas separam das influências marítimas; o baixo Mondego, a orla do Maciço Antigo e o sopé da Cordilheira Central limitam-nas a ambas do resto do País, onde a meridionalidade se traduz pela dominância progressiva do carácter mediterrâneo.” (pg. 1243)

hoje e certamente exercerá de futuro, elemento esse que coloca um país cuja posição é considerada periférica, no contexto do continente que integra, numa posição privilegiada relativamente às principais rotas de navegação e ao contacto com outros espaços continentais. A vulgarizada vocação marítima de Portugal que a História atestou ao longo dos séculos teve, assim, origem nesta peculiar situação geográfica de país atlântico.

O grande desafio que se coloca hoje, com acrescida pertinência, é Portugal assumir-se verdadeiramente como nação marítima, potencializando esta centralidade que lhe é conferida pelos seus contornos geográficos, fomentando deste modo o seu desenvolvimento e promovendo a sua afirmação no contexto europeu e internacional.

2.2. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DA ORLA COSTEIRA

“Com mais de 800 quilómetros de extensão, a costa portuguesa é um dos traços fundamentais da terra portuguesa, indissociável do seu passado histórico e do seu futuro. Linear, mas muito diversa morfologicamente, nela se alternam extensos areais com enormes arribas e com costa baixa mas rochosa...”

SOUTO (1994)

A costa de Portugal Continental, quase rectilínea como muitos a descrevem, pode ser dividida em duas áreas distintas: entre a foz do Rio Minho e o Cabo de S. Vicente desenvolve-se a costa Ocidental, com uma orientação geral Norte-Sul, entre o Cabo de Sagres e a foz do Rio Guadiana a costa Meridional, de orientação predominante Oeste-Este. As características de uma e outra resultam de factores comuns, a partir da influência de um mesmo elemento (o mar), embora a sua fisionomia tenha traços particulares (morfológicos, climáticos, agitação marítima...) que reflectem, além de outros aspectos, a sua diferente orientação.

No que diz respeito a características físicas, e como referido anteriormente, a costa de Portugal Continental não é um espaço isotrópico. Ao nível climático, por exemplo, os contrastes são acentuados. No que se refere à temperatura, toda a costa, beneficiando do efeito amenizador do oceano, conhece amplitudes térmicas mais moderadas do que o interior do País. Em termos gerais, a costa Sul regista temperaturas médias superiores à costa Ocidental – na primeira esse valor é de 16,8º C e na segunda é de 15,1º C¹⁰.

Em relação ao vento, elemento climático de grande importância no litoral, sopra predominantemente dos quadrantes Norte e NW na costa Ocidental e de SW na costa Sul, sobretudo a Leste de Lagos. No litoral Sul, o vento tem, em geral, uma intensidade inferior à do litoral Ocidental. Também aqui o nevoeiro é mais frequente, embora se assista a uma diminuição da frequência de ocorrência de Norte para Sul, o mesmo acontecendo no litoral algarvio, onde, de Oeste para Este, este fenómeno

¹⁰ Dados do Instituto de Meteorologia de Portugal.

meteorológico se vai tornando mais raro. Um outro aspecto que tem influência nas condições climáticas da costa é a temperatura da água do mar à superfície. Quando o vento sopra do quadrante Norte, as águas superficiais são afastadas da costa, no sentido Oeste, formando-se uma corrente de compensação de águas profundas e frias (*upwelling*). Nestas condições, a temperatura da água do mar regista uma diminuição, por vezes, significativa. Esta situação de Nortada (vento do quadrante Norte), ocorre com frequência no Verão na costa Ocidental, pelo que são interrompidos os padrões de variação contínua da temperatura do mar num determinado sentido, como ocorre no Inverno, em que se verifica um aumento no sentido Norte-Sul. Na costa Sul, a temperatura da água do mar é, normalmente, superior à da costa Ocidental, onde os valores médios se situam entre 14,5º C e 16º C, contra 17º C ou 17,5º C na outra.

As características da agitação marítima têm também contornos específicos, consoante a área da costa considerada. Assim, na costa Ocidental o estado do mar resulta, na maior parte do ano, da ondulação gerada no Atlântico Norte, no sentido NW, e localmente vaga originada por ventos de N ou NW. Predominam ondas com altura superior a um metro, sendo menos frequente, mas ocorrendo situações ao longo do ano, em que esse valor é superior a quatro metros. Na costa Sul, as condições de agitação marítima são mais suaves, sendo a altura média das ondas inferior a um metro durante a maior parte do ano. No período de maior agitação, esse valor aumenta não ultrapassando os quatro metros. Aqui, as situações que originam maior instabilidade, tal como na costa Ocidental, ocorrem associadas ao “mar de sudoeste”, em que a agitação marítima se traduz em alturas de onda que variam entre os dois e os três metros. Em suma, a costa Ocidental, sendo mais desabrigada, encontra-se exposta a condições meteorológicas mais adversas do que a costa Meridional que, com características atmosféricas mais amenas, oferece condições mais propícias ao desenvolvimento de determinadas actividades, como a navegação de recreio e o turismo marítimo, por exemplo. A costa portuguesa é igualmente diversificada do ponto de vista morfológico. No território continental, os mais de 800 Km de orla costeira ora se desenvolvem em extensos areais, ora em arribas mais ou menos escarpadas. Assim, da foz do Rio Minho à foz do Rio Douro, numa extensão de cerca de 80 Km, a costa é predominantemente baixa e arenosa, assumindo, pontualmente, um

aspecto rochoso com leixões. Neste troço de costa desaguam inúmeros rios, como o Minho, o Lima, o Cávado, o Ave e o Douro. Destacam-se a cidade de Póvoa de Varzim, tradicional e importante centro piscatório e turístico, a povoação piscatória de Caxinas, Vila do Conde, a praia de Leça da Palmeira, o porto de pesca de Leixões e Matosinhos, sendo toda a zona a Norte deste porto intensamente urbanizada. Este sector culmina na cidade do Porto, a segunda maior do país em termos demográficos. A partir daí e até à praia de São Pedro de Moel, a costa mantém-se predominantemente arenosa, com excepção do troço Douro/Espinho, destacando-se aqui a povoação de Aguda, pequeno centro piscatório e com alguma procura pelos veraneantes. A cidade de Espinho é o maior centro urbano desta área. Estas características da costa mantêm-se até ao Cabo Mondego, onde se eleva a Serra de Buarcos, cuja vertente Sul se precipita sobre o mar, formando o cabo e dando origem a uma costa rochosa. Nesta zona surgem os “Palheiros”, pequenos aglomerados de pescadores, de que são exemplos os Palheiros da Cortegaça ou da Tocha, as povoações ribeirinhas do Furadouro e da Torreira e o importante centro urbano - industrial de Aveiro, que se desenvolveu a partir da laguna costeira, que vulgarmente é conhecida por “Ria de Aveiro”. Nesta área encontra-se a Reserva Natural das Dunas de São Jacinto e as Praias de Mira, Tocha e Figueira da Foz, importante centro turístico do país. Como é referido no *Roteiro da Costa de Portugal Continental - Do Rio Minho ao Cabo Carvoeiro* (2005, pg. 297)¹¹, “Depois do Cabo Mondego, a costa começa a flectir para SE formando a enseada de Buarcos, com 3 M de extensão, até à foz do Rio Mondego; deste ponto segue quase em linha recta até ao Pontal da Nazaré...”. Com efeito, até ao final deste sector, predomina uma costa arenosa e dunar, muito exposta à erosão costeira.

De São Pedro de Moel até Peniche predomina uma costa rochosa e dura, pontuada por alguns areais, como os de Nazaré, S. Martinho do Porto, Foz do Arelho e Peniche. Destacam-se as lagunas de S. Martinho do Porto e de Óbidos, dois centros que dão resposta a uma importante procura turística balnear. Encontram-se, neste sector, a Reserva Natural das Berlengas, que ao largo do Cabo Carvoeiro inclui os ilhéus das Berlengas, Estelas e Farilhões, e o canhão submarino da Nazaré, localidade de tradições piscatórias, actualmente centro turístico, e onde se levanta o Pontal

¹¹ INSTITUTO HIDROGRÁFICO (2005).

“...rochoso e escuro, em cujo extremo, que não é muito elevado, se localiza o Forte de S. Miguel. (...) No alto do Pontal encontra-se o casario do Sítio, que vai ligar, pelo interior, com a Nazaré.” (INSTITUTO HIDROGRÁFICO, 2005, pg. 306). Relativamente à Concha de S. Martinho do Porto, cuja designação lhe advém do formato, diz-se no referido Roteiro (pg. 310), que *“Entre estas duas pontas de terra, que distam cerca de 0,7 M, a linha de costa, de arriba abrupta e acastanhada, desenvolve-se sensivelmente para S.”* Precisamente a Sul, surge a praia da Foz do Arelho, que se situa na foz da Lagoa de Óbidos, que nem sempre se encontra em comunicação com o mar, exigindo em certas alturas acções de desassoreamento. Destaca-se, de seguida, o pontal rochoso do Baleal. De Peniche ao Cabo Raso predominam as arribas altas e escarpadas, embora com algumas praias de enseada de pequena dimensão, como é o caso da praia da Ericeira. Outras praias de referência neste sector são as de Areia Branca, Santa Cruz, Azenhas do Mar, Maçãs, Praia Grande, de Adraga e Guincho. Encontram-se, ainda aqui, o Parque Natural de Sintra – Cascais e o Cabo da Roca, o ponto mais Ocidental do continente europeu. Segue-se a foz do Tejo, em cuja margem direita se localiza a cidade de Lisboa e na margem esquerda a cidade de Almada. A Sul, o troço compreendido entre a Costa da Caparica e o Cabo Espichel apresenta importantes núcleos balneares, em costa arenosa, muito procurados pela população lisboeta. Destacam-se as praias da Costa da Caparica, Fonte da Telha e a Praia do Meco, assim como a Lagoa de Albufeira. Integra também a paisagem protegida da arriba fóssil da Costa da Caparica. A partir da Península de Tróia até Sines a costa apresenta-se baixa e arenosa, formando praias, como as de Comporta, Carvalhal, Melides e de Santo André. Não se registando a presença de comunidades piscatórias significativas, existem neste troço algumas lagunas costeiras, como as de Melides, Santo André e Sancha. Integrando a Reserva Natural das Lagoas de Santo André e de Sancha, este sector culmina no Cabo de Sines, a partir do qual se estende um outro até ao Cabo de S. Vicente, marcado pela presença de rochas de grande dureza e, por isso, de arribas altas. Formam-se algumas praias de reduzida dimensão, sobretudo nas fozes de rios. Destacam-se as praias de Porto Covo, S. Torpes, Vila Nova de Milfontes e Zambujeira do Mar. Neste troço localiza-se, sensivelmente a meio, o Cabo Sardão. Já na costa algarvia, e do Cabo de S. Vicente a Lagos, predomina uma costa de arribas, com praias nas reentrâncias, como as de Salema e Burgau. Daí até aos Olhos de Água

existem arribas em rochas muito afectadas pela erosão, dando origem a uma variedade muito significativa de formas litorais. Destacam-se, ao longo deste troço as praias da Rocha, Armação de Pêra e de Olhos de Água, entre outras. Até à Foz do Guadiana, as areias dominam a paisagem costeira, dando origem a formas como a Ria Formosa, integrada num Parque Natural. Vale de Lobo, Ancão, Quinta do Lago, Praia de Faro, Pedras d'El Rei e Monte Gordo são apenas alguns exemplos de praias existentes neste sector do litoral português.

No que se refere à Região Autónoma dos Açores, predomina a costa alta de arriba, sendo raras as costas baixas e arenosas. *“As vertentes das montanhas e picos, em regra cobertos de verdejantes pastagens e arvoredos, descem até à costa e caem em arriba sobre o mar, por vezes de algumas centenas de metros de altura.”* (INSTITUTO HIDROGRÁFICO, 2000, pg. 1-2). A origem vulcânica das ilhas acentua o acidentado do relevo, marcado pela presença de cones e crateras. Em relação à Região Autónoma da Madeira, *“exceptuando a costa S da ilha de Porto Santo, que é constituída por uma extensa praia de areia com mais de 7 Km de extensão, as costas das ilhas do arquipélago são em geral rochosas, alcantiladas e quase sempre de difícil acesso.”* (INSTITUTO HIDROGRÁFICO, 2001, pg. 1-2). Em ambos os arquipélagos, a Natureza impôs alguns limites à ocupação humana, que se faz sentir mais intensamente sobretudo em áreas abrigadas ou onde a acessibilidade é maior, ou seja, quando as condições orográficas o proporcionam.

2.3. OCUPAÇÃO HUMANA DO LITORAL

“...desde a Idade Média, ao lado de um Portugal agrário que, sem embargo, formava a ossatura da nação, se ia constituindo um Portugal dedicado às fainas da pesca, da navegação e do comércio marítimo.”

ORLANDO RIBEIRO (1987)¹²

O mar sempre teve um papel fundamental na evolução das sociedades humanas, representando um manancial de recursos e de oportunidades ao nível económico mas também ao nível político e militar. Muitas nações assumem como que uma dupla vocação – continental e marítima, embora a intensidade de ligação das populações ribeirinhas ao mar possa ser muito variável. CLAVAL (1998), reconhecendo que na maior parte dos casos essa ligação é menos absoluta do que noutros, refere o exemplo dos *Inuits* que, numa relação de extrema dependência do mar, no Inverno consomem a carne das focas, aquecem-se com a sua gordura e utilizam as peles para se protegerem do frio e para a construção dos caiaques com que pescam no Verão. Nem todas as comunidades que se estabeleceram à beira-mar desenvolveram relações de tão grande dependência, além do que, à medida que as sociedades se vão modernizando novas formas de ligação ao mar vão surgindo. Exaltando a importância que o mar tem, o autor defende mesmo que *“Un pays ne peut jouer un grand rôle sur la scène internationale s’il n’est pas tourné vers la mer”* (CLAVAL, 1998, pg. 12).

Já CARVALHO (1995) argumenta o interesse da humanidade pelas potencialidades das áreas litorais com o facto de mais de 70% da população mundial viver a uma distância inferior a 50 Km do mar. Também em Portugal a atracção pelo litoral é fenómeno antigo, cujas origens se perdem na história. Há vestígios de uma presença humana muito ancestral em praias do nosso território. No entanto, até meados do século XIII *“...as incursões mouriscas ao longo do litoral afastavam o povoamento humano da região costeira...”* (ALMAÇA, 2003, pg. 307). A ocupação deste espaço não se

¹² In DAVEAU *et al* (1987).

processou de igual forma, ao longo de toda a sua extensão, nem ao mesmo ritmo. Se, por um lado, essa ocupação é antiga, uma vez que “...se encontram, em restos das mais antigas praias quaternárias, os primeiros seixos trabalhados pelo homem” (RIBEIRO, 1987, pg. 1125)¹³, por outro, foi nas áreas mais abrigadas que esse povoamento se iniciou, principalmente com o estabelecimento de comunidades piscatórias. Como refere BLOT (2003, pg. 95) alguns centros urbanos “...numa natural retracção relativamente à costa batida pelo mar aberto, encontraram as condições para instalação e desenvolvimento nos abrigos estuarinos (Lisboa, Setúbal, Porto, por exemplo), das zonas lagunares (Aveiro, Faro e Tavira), de antigas rias (o complexo portuário da lagoa de Pederneira, de Alfeizerão e de Óbidos), no curso baixo dos rios (Santarém, Loures, Sacavém e Vila Franca de Xira; Mértola, Alcácer do Sal) e, ainda, nas baías abrigadas (Sines, Lagos)”. A autora explica, depois, que o destino de cada uma dessas ocupações costeiras estaria na dependência de factores geomorfológicos e/ou económicos. Contudo, a atractividade do litoral, sustentada por SILVA (2006, pg. 33) pela “riqueza dos ecossistemas litorais, devido à existência de recursos pesqueiros e às condições privilegiadas para a implantação de unidades industriais, portuárias, interfaces de transporte e para a actividade turística”, rapidamente promoveu aí a fixação humana, mesmo nas áreas mais expostas (ainda que BLOT, 2003, pg. 108, considere que “uma costa aberta em pleno Atlântico é uma costa inóspita”, a existência de baías e enseadas, desde que oferecessem alguma protecção dos ventos constituir-se-ia como abrigo e, por isso, como local propenso à concentração populacional).

São inúmeros os registos que se referem à ocupação humana do litoral português. Sabemos que na época romana existiam já alguns portos onde se pescava e realizavam trocas comerciais. Diz-nos RIBEIRO (1987, pg. 1126)¹⁴ que durante a “Idade Média, a costa era rica de portos; cada recesso ou cada estuário tinha os seus, e os rios, menos assoreados, davam calado a pequenas embarcações. Assim, portos do interior, hoje apenas com insignificante tráfico fluvial, possuíam suas frotas mercantes e por elas negociavam directamente com o estrangeiro...”. A importância do mar no comércio externo nacional firma-se já no século XII, em que os portos nacionais mantinham

¹³ In DAVEAU et al (1987).

¹⁴ Idem.

relações comerciais com outros portos europeus importantes, como os da Grã-Bretanha ou da França, assim como com os da bacia do Mediterrâneo. Com o passar do tempo, as embarcações de pesca nacionais afastaram-se cada vez mais da costa o que, juntamente com a expansão do comércio marítimo, contribuiu para uma primitiva *internacionalização* do nosso país, situação que culminou com a época dos Descobrimentos. A prosperidade que caracterizou algumas épocas foi suplantada pela estagnação de outras, como ocorreu no século XVI, em que a obstrução de algumas barras originou o declínio de alguns portos.

O século XIX traria à costa portuguesa as primeiras comunidades, inicialmente de pescadores que, sazonalmente, aí se fixaram, depois de outros grupos sociais que, com carácter permanente contribuíram para a criação de uma faixa litoral na actualidade densamente povoada. A densidade populacional é aí manifestamente superior à que se verifica no resto do território nacional, destacando-se as duas áreas metropolitanas, as respectivas áreas envolventes e a faixa que medeia entre estas. Além desta banda densamente povoada na costa Ocidental a norte da Península de Setúbal, verifica-se ainda uma concentração algo significativa na costa Meridional. As maiores aglomerações ocorrem igualmente neste sector litoral, em detrimento de um Interior pontuado por aglomerações de menor dimensão, promotoras de um menor dinamismo demográfico e económico.

Na faixa costeira de Portugal encontram-se igualmente os principais centros de decisão política e económica do País, os mais significativos pólos comerciais, industriais e de serviços e, por isso, as mais relevantes oportunidades de emprego (em termos quantitativos e qualitativos, ou seja, no que se refere ao volume de emprego e à oferta de empregos mais qualificados) e a maior capacitação de geração de riqueza.

Causa e consequência do desenvolvimento, o maior investimento económico que aí se verifica contribui, decisivamente, para o acentuar desta tendência de litoralização, de que resultam assimetrias, por vezes pronunciadas, no território nacional.

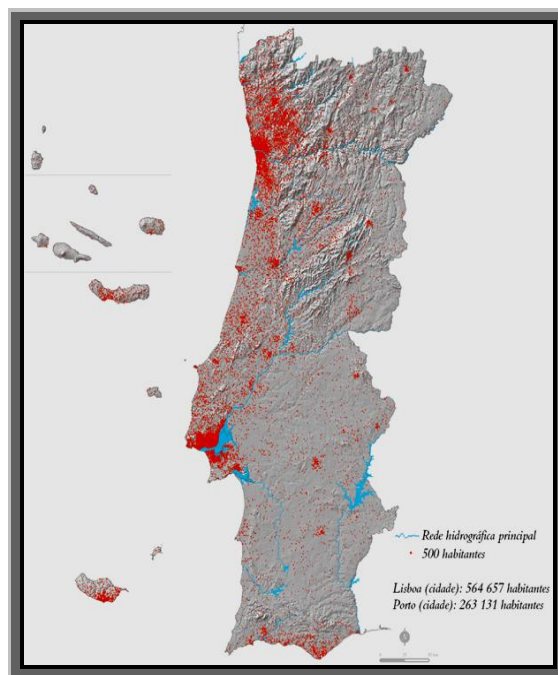


Figura 2. Distribuição da população (2001)

Disponível em: www.igeo.pt/atlas/Cap2/Cap2b_2.html (em 02.2010)

Este fenómeno (de litoralização) acentua a taxa de maritimidade do país, definida por CARVALHO (1995, pg. 98) como a *“relação entre o comprimento da fronteira marítima e o da fronteira terrestre”*. Já SOUTO (1998, pg. 14) defende que, em Portugal, existe litoralização mas não maritimização, uma vez que *“...as densidades crescentes que se registam no litoral português não têm qualquer relação com o mar, mas com a fraca economia e a pouca capacidade de sustentação humana que a maior parte do interior do país apresenta.”* É, pois, nesta área litoral que se vão reunir as maiores potencialidades de desenvolvimento e de consolidação de um *Cluster* marítimo no País.

3. O MAR – UM POTENCIAL DE DESENVOLVIMENTO PARA PORTUGAL

3.1. AS POTENCIALIDADES E A DEFESA DO VALOR ESTRATÉGICO DO MAR PORTUGUÊS

“O valor estratégico do mar tem a ver com o interesse que lhe é reconhecido quanto a potencialidades de natureza económica, política e militar, na óptica da realização das aspirações do Homem quanto a Segurança, a Desenvolvimento e a Justiça, ou seja, a Bem - Estar.”

CARVALHO (1995)

Entendemos por “potencialidades estratégicas” o valor ou o poder estratégico que ao mar está associado, e que é possível ser canalizado e convertido em valor ou poder efectivo no desenvolvimento do País. As possibilidades que, a este nível, se colocam ao território português assentam, antes de mais, num factor de carácter geográfico¹⁵, uma vez tratar-se de um país com uma *“fachada longamente aberta para o mar – 848 Km, ou seja, 1 Km de costa para cada 100 Km”*¹⁶ e que integra dois arquipélagos que, pelas suas características de insularidade, reforçam ainda mais a sua condição de nação marítima.

A ligação de Portugal ao mar não é fenómeno recente, pois, ao longo do tempo, afirmou-se o que muitos classificam de *“tradicional vocação marítima”* do povo português. Com efeito, os portugueses sempre procuraram tirar partido das características físicas do território, enquanto estado costeiro, embora esta situação seja questionada nos dias de hoje, pela evolução pouco favorável que registaram muitas das, também tradicionais, actividades marítimas. Ao elemento geográfico associa-se, assim, o histórico - político. Desde a Antiguidade que os estados ribeirinhos souberam aproveitar as vantagens do que JOURDIN (1995) designa de *“sea power”*. Ao longo dos dois últimos séculos, numerosos autores abordaram a relação existente

¹⁵ SACCHETTI (2003, pg. 33) refere que falar na: *“...Vizinhança Atlântica, leva-nos logo a pensar na Geografia e na influência que o factor geográfico, o mais permanente dos factores do poder nacional, sempre exerceu sobre o povo português.”*

¹⁶ SOEIRO DE BRITO (1994, pg.11).

entre as características físicas do território e o poder político. Friedrich Ratzel é uma das referências mais importantes a esse nível. Com efeito, o geógrafo alemão vai mostrar que, no âmbito da geografia política, essas características são fundamentais para o exercício do poder. Mostra, pois, que o Estado ou o poder político desenvolve estreitas relações com o território. Já no século XX, o conceito evolui para outro mais abrangente – o de geopolítica, destacando-se autores como Mahan, Mackinder e Haushofer. A geografia passa a ser vista como um instrumento fundamental para a actuação política de um Estado.

Associado ao poderio económico e político-militar, o mar constituiu-se, desde sempre, como um recurso de inegável valor, a que se juntam actualmente outras dimensões, ligadas à investigação científica e à exploração de novos recursos (minerais, energéticos...) e novas potencialidades (náutica de recreio, actividades marítimo - turísticas...). Assume-se, deste modo, como o elemento estruturante da individualidade do nosso país e, mesmo, do nosso continente.

Encontram-se, tanto na história europeia como na portuguesa, numerosos vestígios da importância crucial do elemento marítimo, ao nível político, militar, económico, social e cultural, ao longo dos séculos. Desde cedo que Portugal se assumiu mais como país *euro - atlântico* do que ibérico (CARVALHO, 1995). A ligação do povo português ao mar perde-se, assim, na bruma dos tempos, atingindo o auge no período das Descobertas. Grandes impulsionadores de rotas marítimas, seria por esta via que os portugueses explorariam, desde o século XV, os continentes africano, americano e asiático. Nesta época, de grande afirmação marítima portuguesa, identifica-se já o que VIEIRA MATIAS (2004, pg. 29) refere ser um *“cacho de actividades simbióticas”* ligadas ao mar, composto pelo transporte marítimo, a Armada, a construção e o abastecimento naval, o comércio, as finanças e a ciência. Desta forma, se terá formado o *“primeiro cacho de actividades marítimas integradas do mundo”*, substituído, posteriormente, pelo da Holanda no século XVII, seguindo-se os de outras nações.

Durante séculos, impérios marítimos subsistiram, tendo o português perdurado até à época da descolonização, ou seja, até ao último quartel do século XX. Quando o país se volta para a Europa, atraído, de certa forma, pela segurança e pelos montantes financeiros disponibilizados pela, então, CEE (actual UE) acaba por comprometer esta

ligação secular ao oceano, afastar-se da sua natureza marítima e direccionar as suas políticas de crescimento/desenvolvimento no sentido de uma maior convergência com as políticas comunitárias. Assistiu-se a uma perda do papel estratégico que o mar e as actividades marítimas tinham na economia nacional. E Portugal deixou de ser um *país virado para o mar*...ainda que, como refere VIEIRA MATIAS (2005, pg. 9), nos últimos anos, se tenha tomado consciência “...que nem só de «Bruxelas» depende o futuro do país.”

O mesmo autor – VIEIRA MATIAS (2004) - reconhece que a origem deste afastamento encontra-se nos anos 70, aquando do movimento de independência dos territórios coloniais, crescendo, nos anos 80, a concretização do projecto de integração europeia e a continuada ausência de uma estratégia de âmbito nacional de exploração das potencialidades do oceano. Nesta sequência, começa a desenhar-se uma evolução pouco favorável de sectores como a pesca, a construção e reparação naval ou o comércio marítimo, acentuada nas últimas décadas.

A integração de Portugal na Comunidade Europeia teve também reflexos directos na forma de exploração dos sectores ligados ao oceano e, consequentemente, na própria organização territorial. Assim, a definição da política nacional da actividade piscatória, por exemplo, passou a estar submetida aos pressupostos da Política Comum de Pescas (da UE). O financiamento a abates ou a imobilizações temporárias das embarcações nacionais tem sido reflexo de uma das medidas mais importantes da política comunitária para o sector, no prosseguimento de um dos seus objectivos mais amplos – a redução do esforço de pesca, como forma de se alcançar um nível sustentável de exploração dos recursos. Também ao nível dos transportes e comércio marítimos há a considerar a escala europeia. O facto de ser Estado Membro da União impõe a Portugal alguns condicionalismos, embora, ao mesmo tempo, permita ao País, na opinião de PITTA E CUNHA (2004, pg. 49), “*tomar posição no seio das grandes discussões sobre as redes transeuropeias de transportes*” e ter “*um maior protagonismo no domínio das relações internacionais, e em particular de um posicionamento forte e activo no sistema multilateral internacional.*”

Apesar das tendências das duas últimas décadas do século XX, tem-se procurado, mais recentemente, revalorizar o oceano, através da realização de várias iniciativas, como

por exemplo a EXPO 98 dedicada aos oceanos. Também o firmar de acordos com outros países, o financiamento a programas e a participação de portugueses em instituições internacionais ligadas ao mar, permitiram um novo despertar para a matéria. Resta-nos questionar se a realização de conferências, a participação nacional em projectos internacionais, algum impulso dado à investigação nesta área serão suficientes para relançar a imagem de um Portugal marítimo, no contexto europeu e mundial, que sabe aproveitar as potencialidades dos recursos que dispõe, de novos usos que lhe estão associados e as vantagens da sua localização.

Quando se fala em políticas estratégicas para o País, algumas vozes se levantam defendendo o papel que, nesse contexto, o mar poderá vir a ter. Com efeito, LOPES (2004, pg. 20) vê a aplicação de uma política de desenvolvimento estratégico dos assuntos do mar como uma questão fundamental para a actual economia portuguesa, referindo-se *“à capacidade (ou não) de articular Portugal, a Europa (UE), a África (PALOP’s) e o Brasil como espaço económico de referência para a actividade das empresas e a geração de lucros, os ganhos de bem-estar, a formação e o processo de acumulação de capital, a subida dos rendimentos”*. Considera o mar enquanto *elemento de segurança; factor de prestígio; gerador de riqueza e vector de poderio*. Para este defensor de um *hypercluster do mar*, em termos prospectivos, o seu papel poderá produzir dois cenários principais de evolução futura: de *“afirmação”* ou de *“definhamento”*. Aponta os seguintes cenários secundários (pg. 17):

- *“afirmação estratégica”*;
- *“desenvolvimento frustrado”*;
- *“degradação consistente”*;
- *“sobrevivência medíocre”*.

O autor parece balizar, desta forma, a evolução possível entre dois grandes vectores: ou o mar se afirma como factor estratégico no desenvolvimento do País ou perderá, progressivamente, a sua importância para Portugal. Tendo em atenção a evolução pouco favorável da actividade piscatória, o fraco dinamismo de sectores como a construção e a reparação naval, as debilidades nas ligações entre os transportes marítimos e terrestres, a falta de investimentos em muitos dos sectores marítimos... o

autor considera que uma estratégia de desenvolvimento terá que inverter este quadro e articular os assuntos do mar com outros sectores estratégicos da economia portuguesa.

Um outro aspecto relevante é o papel que o mar poderá ter na afirmação do País, no contexto internacional, através do reforço de uma imagem de marca, o que, na opinião de PITTA E CUNHA (2004, pg. 44), pressupõe o reconhecimento do *“peso avassalador do elemento marítimo”*, devendo Portugal *“eleger o oceano como elemento central de uma identidade que queira consolidar e de uma imagem que queira projectar”*. O autor defende que a valorização da centralidade atlântica do País é o único meio de apaziguar a sua posição periférica face à Europa. Selecciona como áreas potenciais associadas ao mar: a *defesa*, a *economia* e as *relações internacionais (diplomacia e cooperação)*, áreas que considera prioritárias na valorização do posicionamento geoestratégico do País.

Analisando o *“valor do mar”*, VIEIRA MATIAS (2005) destaca três componentes: *segurança e defesa; economia; e desenvolvimento científico*. Identifica também três *frentes prioritárias* que devem sustentar uma efectiva implementação de uma estratégia para o mar: a *reorganização institucional* (decorrente da dispersão dos assuntos do mar por várias tutelas); a *economia do mar e o cluster das actividades marítimas* (assente na modernização dos diferentes sectores económicos ligados ao mar, organizados em lógica de rede, ou *Cluster*); a *segurança e a defesa* (reforçadas pelo recrudescimento da insegurança e do terrorismo à escala mundial, procurando reduzir as ameaças e os riscos).

Para CARVALHO (1995) existem várias dimensões no que designa ser o *“valor estratégico do mar”*, de que destacamos:

- *o mar como fonte de recursos económicos*, inicialmente apenas ligado à pesca, viria a tornar-se muito mais diversificado, sobretudo ao longo do século XX, quando a exploração se alarga aos minerais ou aos recursos energéticos, entre outros. O autor fala mesmo na *“importância estratégico - económica do mar”* referindo-se a actividades como a extracção de hidrocarbonetos, a aquacultura, a dessalinização da água do mar ou a instalação de actividades turísticas;

- *o mar como meio de comunicação*, uma das suas mais antigas utilizações, assegurando o transporte de inúmeras mercadorias à escala mundial e uma significativa complementaridade com outros modos de transporte - este facto permitiu que os portos se tornassem áreas de particular interesse para a fixação de actividades industriais, comerciais ou de serviços e para os outros modos de transporte, complementares do transporte marítimo;
- *o mar como teatro de guerra*, enaltecendo-se, aqui, a componente da Defesa que o mar pode assumir;
- *o mar e o equilíbrio ecológico*, aspecto que resulta da importância que este elemento tem no contexto da superfície terrestre, de que ocupa mais de dois terços (71%).

As inúmeras potencialidades que estão, assim, associadas ao mar, nomeadamente ao nível da alimentação, da produção energética, alternativa e sustentável, da reserva de minérios, de reservatório de água potável (embora somente após um processo ainda oneroso de dessalinização) e da assunção de um papel crescente em matéria de Defesa, levam o autor a falar num *“dealbar duma civilização predominantemente marítima”* (pg. 56).

A maritimidade de Portugal e a condição marítima do seu povo são referidas por SACCHETTI (2003), que também defende a importância da situação geográfica de Portugal, que lhe permite ter um papel importante na comunicação da Europa com o exterior e no contacto entre a Europa do Norte, Atlântica e a Europa do Sul, Mediterrânica. Destaca ainda a dimensão abrangente das fronteiras culturais do País que, membro fundador da CPLP (Comunidade de Países de Língua Portuguesa), mantém relações privilegiadas com outros continentes cujo elemento de ligação é(são) o(s) vasto(s) oceano(s).

Da influência do mar na cultura portuguesa releva a necessária salvaguarda e valorização de um património marítimo, que tem um papel preponderante na afirmação da identidade nacional. As comunidades ribeirinhas encontram no mar significativas oportunidades estratégicas de desenvolvimento, pelas imensas potencialidades a ele associadas, embora se deparem também com algumas vulnerabilidades. Assim, considerando as diferentes perspectivas abordadas,

assumimos que a localização geoestratégica de Portugal se reveste de um conjunto de potencialidades com reflexo em vários domínios fundamentais, nomeadamente:

- económico (fonte de recursos: alimentares, minerais, energéticos... e de actividades: pesca, transportes marítimos, construção e reparação naval, turismo...);
- comunicação (localização privilegiada do País na encruzilhada de importantes rotas internacionais; desenvolvimento de infra-estruturas portuárias, que funcionam como pólos de desenvolvimento na atracção de actividades e no fomento das acessibilidades);
- segurança e defesa nacional (através da valorização da *centralidade atlântica*, tendo em conta o actual contexto marcado pela insegurança);
- relações internacionais (relações diplomáticas e de cooperação com outras nações);
- investigação científica (identificação de novos recursos e novas potencialidades a explorar).

Como vulnerabilidades refira-se, essencialmente, a depauperação de recursos, a degradação das zonas costeiras, a ocupação muitas vezes desordenada, os elevados índices de poluição e estagnação de sectores económicos, estratégicos em termos regionais e nacionais.

A ideia fundamental que preside à defesa da revalorização do mar em Portugal está, assim, relacionada com o aproveitamento das vantagens da sua localização geográfica, na ligação entre a UE e outros territórios, nomeadamente os continentes africano e americano, minimizando-se, desta forma, o afastamento (não só geográfico, como económico, social...) ao centro da Europa. Potenciar a localização marítima de Portugal deve ser, deste modo, prioridade de uma estratégia de desenvolvimento do País que, um pouco à margem do grande centro europeu, pode assim ver o seu papel revalorizado no contexto da própria União Europeia, assumindo-se como uma importante “porta de entrada” marítima neste espaço. VIEIRA MATIAS (2004) fala mesmo em explorar as vantagens proporcionadas por este “*centralismo atlântico*”. PITTA E CUNHA (2004, pg. 43) acrescenta que, para se beneficiar do posicionamento geoestratégico de Portugal, é necessário “*redescobrir um país que é uma parcela da costa ocidental atlântica da Europa, que é um país quase arquipelágico, projectado*

sobre o oceano, e que é um país de fronteira entre três continentes: Europa, África e América”. Trata-se, no fundo, de apostar na identidade marítima do País como forma de afirmação europeia e mundial, no contexto de uma globalização que privilegia as especificidades. Poderão ser, desta forma, igualmente rentabilizadas as ligações a territórios com os quais se mantêm laços histórico-culturais importantes, como os PALOP e o Brasil.

As vantagens desta feição marítima referem-se, ainda, ao possível desenvolvimento e revalorização de actividades económicas que, estando articuladas em *Cluster*, poderão dinamizar ou recuperar sectores económicos mais antigos, como os transportes marítimos e a construção e reparação naval, ou outros mais recentes, como o turismo, a investigação e a exploração marítimas, por exemplo. Todos estes desafios que se colocam ao País devem ser considerados sob uma perspectiva integrada e de longo prazo, desprezando-se iniciativas isoladas e pontuais que, por si só, não conseguirão assegurar o desenvolvimento sustentável e duradouro que se pretende.

**CAPÍTULO II - OS CLUSTERS LOCAIS E REGIONAIS: FACTORES DINAMIZADORES DA
COMPETITIVIDADE E DO DESENVOLVIMENTO**

1. A DINÂMICA REGIONAL NO CONTEXTO ACTUAL DE GLOBALIZAÇÃO

“...dans l’océan mouvant de la macro-économie mondiale, où des continents montaient en puissance avant de s’affaïsser, où d’autres sortaient de leur sclérose pour de fulgurants mais passagers succès, certaines régions, parfois microscopiques (en fait de simples agglomérations) faisaient preuve d’un succès aussi durable qu’inattendu.”

BENKO e LIPIETZ (2000)

O contexto económico e social mundial é, na actualidade, marcado pelo fenómeno da globalização, *“...processo de desenvolvimento de mecanismos de concorrência ou de cooperação à escala planetária, que pressupõe a existência de estratégias competitivas globais, tanto no que se refere à organização da produção como aos mercados”* (FEIO, 1998, pg. 18). Este processo acentuou-se a partir da segunda metade do século XX e caracterizou-se pela gradual abertura ou diluição das fronteiras, pela intensificação de fluxos de pessoas, bens, capitais, investimentos, informação e conhecimento e, por isso, pelo aumento das interdependências a nível económico, tecnológico, social e territorial. O aparecimento dos grandes produtores internacionais e a consequente internacionalização da produção, contribuíram decisivamente para a internacionalização da(s) economia(s). Foram as empresas multinacionais que, na opinião de FEIO (1998, pg. 12), originaram e reforçaram as *“... interdependências entre os diferentes espaços regionais e nacionais, muitas vezes geograficamente muito distantes.”* A abertura crescente dos territórios e aquilo a que GIRAUD (1996, pg. 119) chama de *“nomadização dos seus capitalismos”* produziram a alteração da lógica das políticas económicas que *“de guardiãs dos círculos virtuosos do crescimento autocentrado, que se destroem, passam a apoiar a competitividade internacional dos seus capitalismos”*. Passa-se, assim, de um modelo em que a *“hierarquia (na empresa) e o governo (da sociedade) pareciam dominar o ordenamento urbano e regional”* para a actual *“aparente espontaneidade dos agentes”* (BENKO e LIPIETZ, 1994, pg. 247).

Mas, como se desencadeou todo este processo? Até à segunda guerra mundial, a lógica subjacente à localização das actividades produtivas obedecia a critérios de proximidade, a fontes de matérias-primas ou a mercados consumidores dos produtos finais, por exemplo. Como refere FEIO (1998, pg. 23), *“a expressão geográfica destas abordagens é muito limitada. Resume-se, praticamente, à consideração de uma desigual distribuição de recursos (essencialmente naturais) e, no caso das abordagens marxistas, de níveis de desenvolvimento”*. Posteriormente, o território veio a ganhar um protagonismo diferente, na medida em que as mudanças ocorridas ao nível do processo produtivo (internacionalização) passaram a estar cada vez mais intimamente relacionadas com o desenvolvimento das regiões. E a análise territorial a integrar e a explorar mais aprofundadamente *“a organização interna dos sistemas de produção”* (VELTZ, 1994, pg. 189). Acontece, assim, que *“a globalização da actividade económica e a tendência das empresas operando em áreas de negócio afins se localizarem e actuarem em proximidade tornaram-se forças motrizes do desenvolvimento económico”*, de acordo com CHORINCAS, MARQUES e RIBEIRO (2001, pg. 43), tendo a localização *“...visto a sua importância aumentar na organização da vida económica”*, SALVADOR e GUEDES SOARES (2006, pg. 86).

Progressivamente, foram sendo identificadas regiões que mostravam sinais de prosperidade e que se conseguiam afirmar no quadro global que, entretanto, se ia desenhando. Os anos 50/60 ficaram, deste modo, marcados pelo grande investimento que se fez ao nível das abordagens ao desenvolvimento regional. À época, destacava-se um proeminente autor sobre a matéria – FRANÇOIS PERROUX que desenvolveu a teoria dos pólos de crescimento, considerada por BENKO (1999, pg. 79) uma das *“...mais importantes e mais largamente difundidas no campo do desenvolvimento regional”*, sendo também uma *“...teoria do crescimento das regiões e teoria da formação da desigualdade no espaço”*. Em traços gerais, PERROUX defendia que o crescimento é, inicialmente, concentrado em pólos específicos, a partir dos quais se difunde para outros espaços, pelo que o crescimento de um país vai estar dependente do crescimento regional que, por sua vez, decorre do desempenho dos seus centros urbanos. Entre outras teorias, BENKO (1999) aborda também a da base económica, de cariz *Keynesiano*, que surge na mesma época para mostrar que o crescimento resulta

da dinâmica promovida pela exportação a cargo de *sectores básicos* que geram efeitos multiplicadores em *sectores não básicos* (como o comércio ou o sector financeiro, por exemplo), ou seja, o crescimento de uma região só é possível através da exportação. O autor destaca ainda o aparecimento e evolução do conceito de desenvolvimento local, a par da ascensão da importância desta escala, na sequência da crise do modelo fordista, em que o desenvolvimento era pensado pelo Estado central, do abandono da teoria dos pólos de crescimento e do surgimento de um novo modelo de organização industrial, baseado em unidades produtivas de alta tecnologia, espacialmente concentradas e indutoras de desenvolvimento (local).

Após a crise da década de 70, sobejamente analisada por especialistas de diversas áreas do conhecimento, as grandes alterações registadas na economia mundial são *“expressas pela emergência de processos complexos de reestruturação económica e de reconfiguração do quadro de relações que se estabelecem no seu seio”* (FEIO, 1998, pg. 65). O século XX ficaria, assim, marcado pela passagem de um sistema em que o desenvolvimento se processa a nível nacional – importância das economias nacionais - para um outro em que a produção e a distribuição dos bens são feitas a nível internacional – domínio das premissas da globalização. Para aquele autor, *“...um dos aspectos que melhor caracteriza a actual fase de globalização é a multiplicidade de vias de integração de empresas e espaços produtivos na economia mundial...”* (pg. 71). Já REIS (2000, pg. 271) destaca que os contextos organizacionais da economia *“...révèlent la tension, presente dans l’économie mondiale, entre une logique d’organisation reposant sur les économies nationales et une autre logique reposant sur la globalisation.”* Esta tensão está associada a diferentes níveis de integração e de participação das diferentes regiões na economia global.

Com a formulação de numerosas teorias, em torno dos grandes temas que sustentam a afirmação de uma Geografia Económica ou de uma Economia Geográfica, a nível mundial e simultaneamente regional, ocorreu o que GAUDARD (1986, pg. 74) designou de *“spatialisation de la théorie économique”*. O autor refere-se ao conceito de região económica, à qual associa determinadas características como a contiguidade, a coerência e a diferenciação (no contexto envolvente), defendendo que qualquer alteração que se verifique no espaço económico altera a configuração das próprias

regiões. Esta ascensão da economia regional, inserida na globalização, é acompanhada do aparecimento de *geógrafos regionais* (BENKO e LIPIETZ, 2000, pg. 10), para os quais o crescimento industrial das regiões mais dinâmicas, os novos *distritos industriais*, é conforme com o novo modelo de desenvolvimento que sucedeu ao fordismo. As debilidades deste modelo de desenvolvimento, adoptado no pós 2ª guerra, inicialmente nos EUA, e baseado na produção/consumo de massa, em grandes organizações produtivas (a grande empresa multinacional), na exploração excessiva e pouco criteriosa dos recursos, foram comprovadas pela crise da década de 70. A partir daí, o modelo que se impõe assenta na especialização e na flexibilidade (tecnológica, da mão-de-obra...), inerentes inicialmente a unidades produtivas de reduzida dimensão (a pequena e a média empresa).

A flexibilidade assume um papel preponderante na resolução da crise em muitos países, constituindo uma opção viável ao sistema anterior, marcadamente rígido. VELTZ (1994, pg. 195) resume as duas grandes formas de organização da produção, do seguinte modo:

- *“a da grande empresa, e mais precisamente a da grande empresa ‘solar’, que reúne à sua volta uma nebulosa de fornecedores, subcontratados e co-contratados, segundo o modelo de quase - integração vertical, que pode ser ou não espacialmente concentrada;*

- *e a da rede estilhaçada de pequenas e médias empresas, coordenada mas não centralmente dirigida, ilustrada pelo exemplo canónico da desintegração vertical flexível da Terceira Itália, e que também pode ser espacialmente concentrada – como acontece com o distrito – ou dispersa.”*

A defesa de um modelo ou de outro tem dividido os especialistas na matéria, na medida em que se é certo que ao primeiro possam ser apontadas fragilidades, como a rigidez implícita à produção em massa associada a grandes unidades, também o é o facto de a globalização actual implicar a integração de redes de produção. Além disso, está provada a capacidade da grande empresa adoptar mecanismos de flexibilidade – veja-se o exemplo dado por MORRIS (1998, pg. 58): *“This is not the end of the story for the big companies such as IBM and Apple. These have learnt, at Great expense, ways to find the extra flexibility and dynamism of the smaller firms. Apple, for example, has*

moved towards a multilocal strategy, with design centres in Europe and Asia, linked in locally to product development (...), mainline manufacturing, and the provision of services, all through local and independent firms". No entanto, para VELTZ (1994, pg. 196) "...o factor essencial de êxito para a passagem de uma estrutura piramidal a uma estrutura em rede descentralizada não reside na capacidade de remodelar os organigramas pelo topo, mas sim na dinâmica das formas de constrangimento e de adesão susceptíveis de solidarizar efectivamente, 'na base', a organização descentralizada e geograficamente estilhaçada."

Neste contexto de transição, LEBORGNE e LIPIETZ (1994) falam em "*idades pós-fordistas*" e "*pós-modernas flexíveis*", salientando-se, tanto a nível de processos produtivos como de organização espacial, a flexibilidade a elas associada. Aliás, torna-se a saída viável para a crise do fordismo. MARTIN e SUNLEY (2000, pg. 51) abordam também esta questão, reforçando que a última década do século XX, marcada ao nível da Geografia Económica pela substituição da produção de massa fordista pelos métodos flexíveis, que apelidam de "*spécialisation flexible*", assistiu ao recuperar da importância da aglomeração regional que, associada a esta *especialização flexível*, deu origem aos *novos distritos industriais*. AMIN e ROBINS (1994, pg. 78/79) evocam autores como *PIORE* e *SABEL*, que justificam esta mudança de modelo de desenvolvimento industrial pela flexibilização aplicada à tecnologia, ao trabalho e ao aparecimento de "*novas formas de comunidades industriais*". Para estes autores, a especialização produtiva flexível, que decorreu da crise da produção em massa, deu-se uma vez que os "*mercados viram-se saturados, e os consumidores voltam-se para bens diferenciados e especializados para os quais o sistema de produção de massa não está preparado*" (AMIN e ROBINS, 1994, pg. 80). BENKO e LIPIETZ (2000, pg. 10) também citam os mesmos autores (*PIORE* e *SABEL*), que apelidam de *novos geógrafos regionais*, destacando que, segundo eles, "*...la dynamique industrielle de ces «régions qui gagnent», baptisées d'un nom repris d'Alfred Marshall, les districts industriels, serait en conformité avec le nouveau modele de développement succédant au fordisme. A l'ère de la grande entreprise, à son administration et à ses conventions rigides, succéderait l'ère de la «grappe» de petites entreprises innovantes se coordonnant par le marché et surtout par le «face-à-face».*"

Esta nova perspectiva do desenvolvimento é acompanhada de uma alteração do papel dos Estados que, perante as fragilidades orçamentais a que vão ser sujeitos neste cenário de “crise”, vão ser forçados a optar por estratégias de descentralização de funções, de privatização e de regionalização na atribuição de competências de gestão de bens e de serviços públicos. BENKO (2001, pg. 119) avança que *“un nouveau paradigme du développement est né: le développement «par le bas» (le développement local) qui remplace le développement «par le haut», géré par l’État”*. A reorganização de poderes a que se assiste e o enfraquecimento da figura tradicionalmente forte e sólida de Estado-Nação favorece, assim, uma visão do desenvolvimento sob a perspectiva da escala regional e local. À soberania do Estado prevalecente no modelo fordista, entidade reguladora da economia e das políticas de preços e rendimentos, orçamental, industrial... (LEBORGNE e LIPIETZ, 1994), sobrepõe-se agora a soberania regional¹⁷, inserida neste novo regime dito global. A economia regional passa, desta forma, a assumir um papel fundamental na dinâmica de crescimento da economia mundial, pois como refere BENKO (2001) globalização não significa homogeneização do espaço mundial mas sim diferenciação (*“différenciation”*) e especialização (*“spécialisation”*).

As regiões melhor sucedidas, neste contexto, são para BENKO e LIPIETZ (1994^a, pg. 5) as regiões urbanas, que apelidam de *regiões ganhadoras*, onde se concentram indústrias e escritórios, sendo *“...regiões produtoras de bens exportáveis, isto é, bens manufacturados ou serviços facturáveis”*. Os mesmos autores, por oposição àquelas, falam em *regiões que perdem*, ou seja, regiões da periferia do mundo capitalista desenvolvido (BENKO e LIPIETZ, 2000, pg. 22). A capacidade para um determinado território se afirmar perante a concorrência mundial actual está, na opinião de LEBORGNE e LIPIETZ (1994, pg. 228), dependente de uma *“adaptação às novas tecnologias”* e à *“flexibilidade”*.

As especificidades territoriais passam a ser determinantes no seio da imensidão de fluxos económicos que se estabelecem à escala global¹⁸. BENKO (2001, pg. 121)

¹⁷ LEBORGNE e LIPIETZ (1994) admitem ser possível distinguir três níveis de espaços geográficos em que se poderá realizar a unidade de um modelo de desenvolvimento: a regional, a nacional e a internacional.

¹⁸ Segundo SALVADOR (2003, pg. 1177), a diferenciação tornou-se *“a base da produção da riqueza e o segredo das vantagens competitivas de base regional e local”*.

defende, nesta sequência, o aparecimento do neologismo “*glocalisation*” (glocalização), para designar “*l’articulation accrue des territoires locaux à l’économie mondiale*”. O sucesso das regiões passa a estar dependente da sua dinâmica interna. São estudados numerosos exemplos de cidades e regiões italianas que “...baseando-se exclusivamente nas suas energias, se integravam vitoriosamente no mercado de trabalho mundial, através de uma indústria específica” (BENKO e LIPIETZ, 1994^a, pg. 10). Foi o estudo da organização industrial que aí ocorria que permitiu que, posteriormente, se reconhecessem as características base do *Distrito Industrial* de Alfred Marshall.

A localização das actividades produtivas não obedece mais ao determinismo dos factores *tradicionais* (custos de transporte, proximidade ao mercado, custo da mão-de-obra...), mas antes privilegia as “*lógicas intra-organizacionais, isto é, as modalidades de articulação entre as diversas implantações da empresa ou da rede de empresas*” (VELTZ, 1994, pg. 189). As palavras de ordem, nesta nova Geografia Económica que assim se desenha, são, para BENKO e LIPIETZ, “*desintegração vertical*” e “*divisão social do trabalho*”. LEBORGNE e LIPIETZ (1994, pg. 233) citam HOUSSIAUX, 1957, para apelidar de “*quase – integração vertical*” este novo processo, caracterizado pela “*desverticalização das grandes empresas em redes de empresas especializadas...*”, defendendo que a *desintegração vertical* tende a assumir-se como a forma de organização industrial predominante. A mesma perspectiva é defendida por VELTZ (1994), ao distinguir as duas formas de organização correspondentes à grande empresa e à rede de pequenas e médias empresas, que atribui o modelo da *quase – integração vertical* àquela, destacando a possibilidade de ser espacialmente concentrada ou não, enquanto a esta última associa o modelo da *desintegração vertical flexível*, que pode ser espacialmente concentrada (como o distrito industrial).

A queda do modelo fordista e o aparecimento de uma nova era, *pós-fordista*, deu origem ao emergir de novos centros de crescimento, onde se localizam indústrias voltadas para a tecnologia, estando presentes os conceitos de: “*desenvolvimento local, meio inovador, distrito industrial, redes, sistema produtivo localizado*”, ou seja, “*a economia territorial renova-se a partir de meados dos anos 80*”, BENKO (1999, pg. 152). O autor considera que na economia mundial sobressairão as regiões e cidades ou

distritos e conjuntos de distritos cuja dinâmica resultar da aplicação de estratégias bem sucedidas... *“...do mais pequeno distrito italiano às megápoles mundiais, o novo paradigma tecnológico da especialização flexível viria a impulsionar não só o retorno das fábricas e escritórios às zonas urbanas mas também o relançamento do crescimento quantitativo das metrópoles: forma espacial, enfim descoberta, para a saída da crise do fordismo. A futura hierarquia das cidades e regiões urbanas mundiais resultaria assim da estratégia interna destes distritos ou conjuntos de distritos”*, BENKO (1999, pg. 126).

Em suma, as novas dinâmicas industriais, geradas no seio desta reconfiguração económica e territorial, incentivam à valorização das características e potencialidades locais/regionais, como factor fundamental de afirmação e sucesso no contexto económico, social e político global. Como referem BENKO e LIPIETZ (1994), só poderão existir *regiões ganhadoras* (no sentido económico) nos territórios onde os Estados as souberem criar e incentivar, condição para estes se afirmarem no mundo competitivo e sem fronteiras criado pela globalização¹⁹. Reconhecendo-se as características básicas da teoria defendida há já dois séculos por Marshall, vêem-se nestas regiões os novos *distritos industriais* que, despertando nas últimas décadas do século XX, marcaram uma nova época na Geografia Económica, caracterizada pela crescente articulação dos espaços locais no espaço global e pela emergência de uma nova tipologia de regiões – as regiões globais ou transnacionais.

¹⁹ *“As regiões ganhadoras na Europa ganhadora (a Alemanha do Sul e a Itália do Norte) são redes de distritos, com alguns distritos de redes metropolitanas de dimensão média (Munique ou Milão).”*, BENKO e LIPIETZ (1994, pg. 252).

2. A CONCENTRAÇÃO GEOGRÁFICA COMO FACTOR DE COMPETITIVIDADE ECONÓMICA E TERRITORIAL

"...l'agglomération est à l'espace ce que l'apprentissage est au temps. La proximité est la première forme de mise en rapport des activités humaines."

BENKO e LIPIETZ (2000)

A configuração da ocupação espacial de um determinado território, que reflecte a intervenção de agentes e a influência de dinâmicas diversas, vai-se alterando ao longo do tempo. A apropriação social de um espaço num determinado momento gera um padrão de ocupação (redes, fluxos...) específico, que será inevitavelmente reajustado sempre que se alterem as forças intervenientes sobre esse espaço (agentes e/ou dinâmicas económicas, sociais, culturais, etc...). Como ponto de partida na abordagem à questão da concentração de agentes e actividades num dado território, consideremos as seguintes palavras de CHORINCAS, MARQUES e RIBEIRO (2001, pg. 43): *"...a globalização da actividade económica e a tendência das empresas operando em áreas de negócio afins se localizarem e actuarem em proximidade tornaram-se forças motrizes do desenvolvimento económico..."*. Com efeito, as vantagens competitivas de um território em relação a outro passam, na opinião de numerosos autores²⁰, pela concentração geográfica das actividades económicas, aquilo a que economistas e geógrafos apelidam de *"economias de aglomeração"*, *"economias de vizinhança"* ou *"economias de proximidade"*. A aglomeração é, para aqueles autores (2001, pg. 47), um dos três tipos de polarização geográfica (a par da *Co-localização* e da *Clusterização*), consistindo *"...numa localização geograficamente próxima de empresas que contribui para a sua competitividade, mas de um modo que se poderá designar como 'passivo'; neste caso são fracas as relações entre as empresas que concorrem no mesmo sector, bem como entre fornecedores e clientes; predominam as*

²⁰ COURLET (2001, pg. 50) sublinha a *"efficacité du modèle de concentration d'activités (...) la compétitivité globale s'appuie dans de nombreuses activités sur ces formes d'agglomérations d'entreprises industrielles et de services."*

relações com as Universidades locais (...) com o sector de serviços de suporte e com as infra-estruturas”.

Como enquadrar o papel destas economias regionais, que resultam da concentração espacial/aglomeração de actividades, com a globalização da economia mundial? Em primeiro lugar, e como refere SALVADOR (2003, pg. 1177), importa considerar que a *“...globalização é também sinónimo de diferenciação e especialização, através da criação de redes de locais ou regiões dinâmicas que se evidenciam do resto do mundo”* e que, por isso, *“...acarreta a diversificação dos mercados e produtos, a ascensão das identidades ou especificidades regionais, a desestandardização da produção.”* Sendo assim, a especificidade e a diferenciação tornam-se a chave do sucesso das economias locais e regionais no mercado mundial (global). A globalização, como foi já referido, ao estimular a crescente circulação de capitais, originou uma nova distribuição espacial das actividades económicas, o que tem estimulado a competição entre territórios na captação de investimentos externos. Como refere GIRAUD (1996, pg. 119), *“num determinado território, a evolução da riqueza depende então cada vez mais do seu carácter atractivo para o conjunto dos capitalismos, qualquer que seja a sua origem nacional.”* A competitividade territorial passa a ser avaliada pela capacidade que um território tem de atrair investimentos, por apresentar factores competitivos, como infra-estruturas para a sociedade do conhecimento ou sectores de grande dinamismo económico, por exemplo, e de proporcionar níveis sustentáveis de emprego e a obtenção de rendimentos elevados. Encontramo-nos, desta forma, num contexto de *“concurrence aigue entre firmes et entre territoires”*, (POMMIER, 2001, pg. 169), onde a atitude dos agentes locais é fundamental para o sucesso da economia local/regional. A proximidade geográfica entre actividades de ramos semelhantes e complementares é considerada factor determinante de competitividade no mercado actual, pois traduz-se em benefícios, relacionados com a redução dos custos de produção e de transporte, e o consequente aumento dos lucros, assim como com a maior facilidade de divulgação da informação e das inovações tecnológicas²¹.

²¹ *“A concentração de empresas e instituições numa determinada região ou território diminui os custos de transporte, acelera o ritmo de difusão da informação, leva à melhoria dos produtos, faz com que a ‘a indústria ande no ar’, segundo expressão do próprio Marshall. A concentração de actividades*

AUDRETSCH e LEHMANN (2006) reconhecem que a emergência das regiões e da proximidade geográfica são elementos importantes da actividade económica, sendo o conhecimento um factor determinante da competitividade e do crescimento. Referem também que a inovação anda normalmente mais associada a empresas de pequena dimensão. Sendo assim, assumem a defesa dos *Clusters* regionais como fórmula do sucesso da afirmação territorial no contexto actual de intensa concorrência, em que a competitividade se processa à escala internacional – “...*globalization has dramatically altered both the spatial and the organizational forms of economic activity, rendering regional clusters once again a key building block for international competitiveness*” (pg. 189). Já PANICCIA (2006, pg. 93) refere-se à concentração espacial de empresas como pré – requisito para a existência de “*external economies*”, defendendo que o conceito de aglomeração aparece mais associado a empresas de pequena dimensão. Relativamente a este conceito, sugere MARKUSEN (2000, pg. 99) que “...*le caractère attractif d'un lieu réside non pas dans le calcul individuel de localisation des entreprises ou des travailleurs, mais dans les économies externes que réalise chaque entreprise avec ses homologues et ses prestataires de services grâce à sa situation spatiale*”. Desencadeia-se, assim, um processo de competitividade entre territórios, que no fundo não mais é do que a expressão da competitividade existente entre empresas e indústrias, e que foi estudado pelo economista MICHAEL PORTER através do conhecido

Modelo do Diamante:

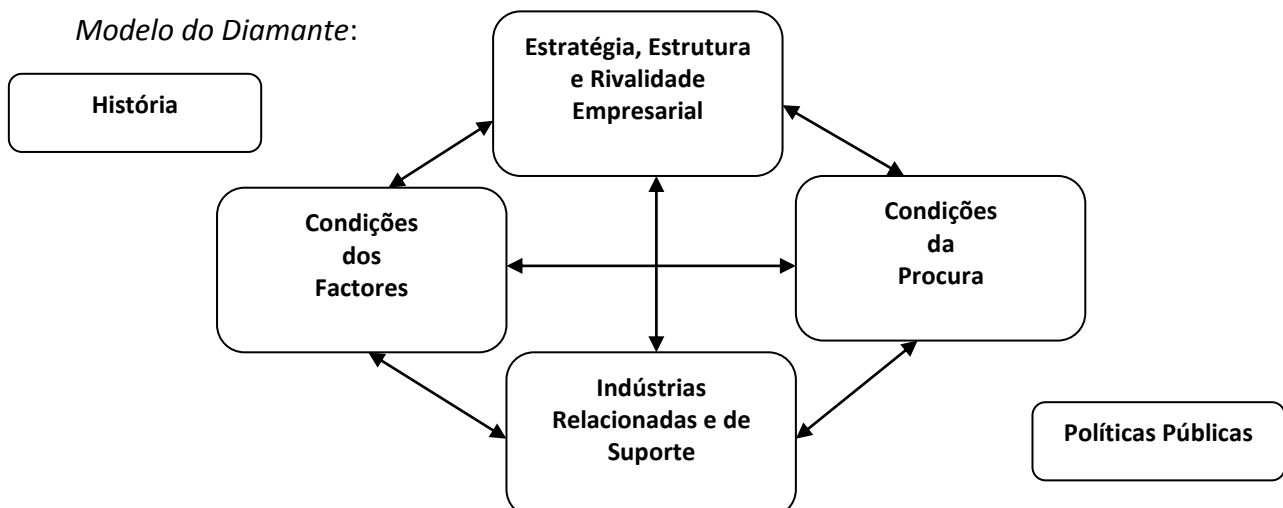


Figura 3. O Modelo do Diamante (ou Diamante da Vantagem Nacional)

de M. PORTER

Adaptado de PORTER (1994, pg. 50)

semelhantes, concorrentes e complementares (...) derivam da localização e constituem uma importante fonte de aumento de rendimentos e vantagens competitivas”, SALVADOR (2003, pg. 1178-1179).

Na sua opinião, este modelo é *“como o campo de batalha que cada país estabelece para as suas indústrias e empresas”*, correspondendo cada *ponta do Diamante* aos *“quatro grandes atributos duma nação, que contêm os componentes da visão sistémica”*, PORTER (1994, pg. 49). Ora, a competitividade de cada território, reforçada pela concentração geográfica, é, assim, medida através da análise dessas quatro *pontas*, a saber:

- Condições dos factores (de produção, oferecidas por um território e traduzidas pela existência/oferta de terra, trabalho, infra-estruturas, capital, recursos naturais, etc.): *“presença de conjuntos de aptidões, tecnologias e infra-estruturas altamente especializados, bem como de capital disponível para as necessidades de empresas específicas, permanentemente melhorados”*, PORTER (1994, pg. 50);
- Condições da procura (dinamizadora da inovação, dela está dependente o sucesso, uma vez que quanto mais alto for o grau de exigência e de sofisticação dos consumidores mais as empresas são pressionadas a inovar e a progredir): *“presença de clientes locais exigentes, que pressionem as empresas a inovar e cujas necessidades sofisticadas representem/antecipem as necessidades globais”*, PORTER (1994, pg. 50);
- Indústrias Relacionadas e de Suporte (podem constituir-se, igualmente, como motores de inovação e progresso): *“fornecedores locais capazes de inputs especializados (componentes, máquinas e serviços), componente essencial da inovação na indústria”*, PORTER (1994, pg. 50);
- Estratégia, estrutura e rivalidade empresarial (a estratégia, as condições do meio e competitividade/rivalidade entre empresas constituem estímulos à inovação e dinamismo): *“um contexto local que permita estratégias e formas de organização e de gestão que apoiem a inovação”*, PORTER (1994, pg. 50).

Além destes, considera ainda as políticas públicas e os acontecimentos do passado, como factores determinantes da competitividade territorial. Para o autor (pg. 53) a concentração geográfica reforça a vantagem competitiva dos territórios, uma vez que *“aumenta a pressão da rivalidade local e a frequência de cisões, estimula e aumenta a sofisticação dos clientes locais, estimula a formação de indústrias relacionadas de suporte, incentiva um maior investimento local na criação de factores especializados e*

proporciona um pólo de atracção para os factores móveis”, sendo que a rivalidade, neste contexto, é dinamizadora do desenvolvimento.

Algumas aplicações deste modelo, como as realizadas no nosso país por SALVADOR (2003) e (2003)^a ao turismo algarvio e ao triângulo dos mármore alentejanos, traduziram a sua utilidade na identificação de mais-valias e debilidades dos respectivos territórios, enquanto elementos de competitividade territorial, dados importantes a considerar na definição das linhas estratégicas dos seus planos de crescimento/desenvolvimento e na sua capacidade de afirmação no que toca àqueles sectores económicos.

Também BENKO e LIPIETZ (1994^a, pg. 7) dão um contributo para a abordagem das vantagens da proximidade geográfica de actividades. Considerando os efeitos positivos da aglomeração, distinguem as *economias de aglomeração internas ao ramo* (quando duas actividades intimamente interdependentes se localizam num mesmo espaço geográfico – nesta obra é dado o exemplo das vantagens da localização próxima do vendedor e do fabricante de gelados) dos *efeitos de proximidade externos ao ramo* (quando a deslocação a um determinado espaço para adquirir um produto proporciona a aquisição de um outro, sem qualquer ligação entre si – um dos exemplos referidos por aqueles autores é o de uma deslocação para se adquirir um creme solar que resulta na aquisição suplementar de um gelado). Refira-se, ainda, que os defensores das vantagens da aglomeração espacial normalmente associam-na à especialização, ou seja, quanto mais uma empresa se especializa mais dependerá das que lhe são complementares, logo mais vantajosa é uma localização de proximidade. Como referem aqueles autores - BENKO e LIPIETZ (2000, pg. 15) - *“La nouvelle géographie socio-économique, celle qui s’est bâtie à l’époque du fordisme sur l’étude des «circuits de branche», puis a encensé les «districts industriels» du postfordisme, avait souligné qu’en quelque sorte chaque région «méritait», par son tissu social propre, sa spécialisation dans le capitalisme contemporain. Pour l’économie géographique, ce tissu se réduit à une formule magique: «effets externes de proximité ou d’agglomération».”*

Procurando explicar o incentivo de localização de empresas e trabalhadores em regiões onde ocorre a concentração, HANSON (2000, pg. 478) defende que a

aglomeração espacial “...appears to be a dynamic process, involving a high degree of interregional and intersectoral mobility of labor and capital”, sendo que “explaining why labor and capital are attracted to particular regions is essential to unlock the mystery of why economic activity spatially agglomerates”. Considera que se os custos médios de produção decrescem com o aumento produtivo daí decorrem as vantagens de concentrar o processo numa localização particular. Outra conclusão do autor é que as regiões densamente concentradas ou oferecem níveis de produtividade mais altos ou menores custos de produção, daí a sua atractividade.

Partilhamos da opinião de CHORINCAS, MARQUES e RIBEIRO (2001, pg. 65) ao considerarem que a proximidade geográfica é facilitadora de inovação e competitividade, na medida em que:

- aumenta as vantagens competitivas das empresas;
- beneficia das vantagens das economias de aglomeração;
- incentiva as relações de confiança entre actores regionais;
- cria redes de cooperação;
- aprofunda redes com instituições científicas e ligadas à tecnologia;
- reduz o individualismo empresarial.

Se, por um lado, as empresas são atraídas para localizações que tenham grandes concentrações de unidades congéneres ou complementares, por outro, os trabalhadores são atraídos por níveis salariais mais altos. Logo, “*There is now a large body of empirical evidence that suggests that economic benefits to agglomeration exist and have quantitatively important effects on the migration of labor and the location of industry*”, HANSON (2000, pg. 489).

A proximidade entre actividades permite a criação de ligações que facilitam as transacções, sendo, por isso, promotoras de economias de escala. Esta premissa tem sido abordada essencialmente no contexto das pequenas e médias empresas. Quando alguns economistas alertaram para o papel dos *Distritos Industriais*, a generalidade dos autores andava fascinada com a grande empresa e o taylorismo. VIDAL (2001, pg. 85) refere que “*il était donc difficile de faire admettre que, grâce à des regroupements*

articulés, les petites entreprises pouvaient être aussi compétitives que les grandes, à condition de bien organiser les chaînes de valeur et de savoir.” No entanto, começaram a afirmar-se os defensores das pequenas e médias empresas que, já no final do século XIX, tinham encontrado eco entre autores como G. COLOMBO e G. TONIOLO, referidos por VIDAL, (2001, pg. 90, 92-93), que acrescenta que *“les PME italiennes ont permis à l’économie transalpine de surmonter des crises lors des périodes les plus noires de son histoire. Les petites entreprises des districts, grâce à leur organisation en réseau et à leur capacité à opérer comme des groupes sociologiquement soudés ont été aux premières lignes de ces combats.”*

As relações empresariais e territoriais cada vez mais complexas que, entretanto, começaram a consolidar-se, conduziram, no final do século passado, ao aparecimento e difusão do conceito de *rede(s)* – de telecomunicações, de empresas, de territórios... BENKO e LIPIETZ (1994^a, pg. 4) falam de redes de empresas (*“À grande empresa integrada, sucede a rede de empresas especializadas, ligadas por relações de subcontratação ou de parceria. No caso da subcontratação pura, as empresas contratantes podem em rigor dirigir-se a uma empresa longínqua (na Ásia...): mas é preciso encontrá-la, é preciso que ela esteja integrada num mercado de empresas de subcontratação, agrupadas em torno de um porto ou aeroporto”*), DUPUY (1991, pg. 52) de territórios – rede (*“Chaque citoyen reconstruirait un territoire-réseau dont il serait (...) le centre. (...) Le territoire – réseau pourrait ainsi combiner la fourniture des services nécessaires à la vie urbaine, des relations sociales, des relations avec des lieux de loisirs ou des centres personnels d’intérêt. (...) Cette recomposition d’un réseau-territoire par le citoyen, cette reconstitution d’une sorte de ville de réseaux centrée sur son propre projet de vie, serait l’ébauche d’un nouveau modèle de société.”*)

Em síntese, a globalização, ao enaltecer as identidades regionais e locais como factor determinante da competitividade territorial e as vantagens proporcionadas pela concentração geográfica das actividades, induziu o reaparecimento do conceito de *Distrito Industrial*, criado nos finais do século XIX por Alfred Marshall, e que agora surge mais complexo, teoricamente mais exigente e associado a outros como Sistema Local de Produção, *Cluster Regional* e *Região Inteligente*.

3. OS DISTRITOS INDUSTRIAIS DA ERA GLOBAL – OS CLUSTERS LOCAIS/REGIONAIS E OS MEGA-CLUSTERS

“Em que medida é que os arroubos eufóricos em prol de regiões como a Terceira Itália resistem realmente a um exame minucioso? Até que ponto é que os ‘novos espaços industriais’ partilham um mesmo processo de desenvolvimento?”

AMIN e ROBINS (1994)

Um enquadramento científico do conceito de *Cluster* exige um recuo à década de 70, altura em que, ao nível da Geografia Económica, se assiste a uma nova distribuição territorial das actividades económicas e, no seu decurso, a distintas abordagens conceptuais. COURLET (2001), por exemplo, destaca o papel do território nesta dinâmica económica, recorrendo ao conceito de *Sistema Local de Produção*. A industrialização difusa que, então, começa a surgir, primeiramente em Itália, desencadeou o aparecimento do que viria a ser considerado, pelos especialistas na matéria, o *Distrito Industrial* do século XX, originando neste país um padrão que aquele autor (pg. 18) descreve assim: *“À l’opposition devenue classique entre le Nord industrialisé avec des grandes entreprises et un Sud sous-industrialisé et agricole émergeait au sein des régions italiennes du Nord-Est et du Centre, une réalité plus complexe qui se caractérisait par la présence diffuse de petites entreprises s’engageant victorieusement sur le marché mondial à travers une industrie spécialisée”*. Foi BECATTINI quem aplicou o conceito a este sistema localizado de pequenas (e médias) empresas que sendo concorrentes eram também cooperantes. Com efeito, após a década de 70, a aplicação do conceito de *Distrito Industrial* ocorre num contexto preciso: são detectados vários casos de sucesso económico em regiões (europeias e norte-americanas) em que se observam as características mais importantes dos *Distritos* de ALFRED MARSHALL (1842-1924). O caso mais paradigmático, e amplamente analisado, é o da *Terceira Itália*. Com efeito, esta região *“...experienced the highest industrial growth in Italy in the post-war period (...) this type of industrialisation has been associated with dense networks of flexible, strongly related,*

mostly small and medium-sized firms in mainly craft-based industries that are concentrated in specialised industrial districts”, BOSCHMA (1999, pg.11). Nesta região italiana, apareceram inúmeras fábricas (cerâmica, mobiliário, têxteis e vestuário, couro, entre outras) nas pequenas cidades, sendo a estrutura social a base desta forma particular de desenvolvimento industrial, traduzindo-se nas relações de cooperação e de confiança existentes entre os diversos agentes locais, estimulando a interação e a flexibilidade dos sistemas locais de produção. Neste artigo, o autor explica a origem da designação “Terceira Itália”. Existindo uma “Primeira Itália” (zona Noroeste do país), área coração das regiões industriais, abrangendo a Lombardia, Piedmont e a Ligúria, identifica-se uma “Segunda” que se refere à zona Sul (do Mezzogiorno) e, finalmente, a “Terceira Itália” (zona Nordeste e Centro) que abrange, entre outras, as regiões da Emilia Romagna e da Toscana. As três conheceram, no pós-guerra, taxas de crescimento industrial desiguais, sobressaindo a *Terceira Itália*, onde ocorreu o maior crescimento do país, essencialmente entre os anos 50 e 90, situação que aliás já se verificara antes do conflito. Como refere, o “ *...particular type of industrial development in the Third Italy, that is, small-scale industrialisation, a predominance of craft-based and engineering industries, and the spatially concentrated form of production in so-called Marshallian industrial districts*”, BOSCHMA (1999, pg. 9). O autor identifica três características principais neste tipo de desenvolvimento industrial que ocorreu nesta região, nomeadamente:

- a dimensão reduzida das empresas;
- a especialização industrial baseada em indústrias tradicionais e de maquinaria;
- a forma espacialmente concentrada da produção industrial.

Resumidamente, estes foram os aspectos que marcaram o sucesso verificado na região – a dimensão, a especialização e a concentração espacial das empresas. “*These small industrial firms were often located in relatively small areas where they formed highly dynamic and efficient local production systems that sometimes succeeded to conquer world export markets*”, BOSCHMA (1999, pg. 12). É, pois, característica do *Distrito Industrial* a presença de grande número de instituições e organizações que sustentam as relações entre as empresas, como organizações comerciais ou sindicatos, por exemplo, havendo uma osmose entre a comunidade local e o sector empresarial. Além

da *Terceira Itália*, sucedem-se outros exemplos de especialização flexível na Alemanha, na França e nos EUA, com os não menos paradigmáticos exemplos de *Silicon Valley*²² e da *Route 128*²³. Por volta de 1990 (de acordo com MORRIS, 1998, pg. 58), *Silicon Valley* tinha 3231 empresas de alta tecnologia, enquanto a *Route 128* tinha 2168. Ao nível de equipamento de escritório e informático, havia 294 empresas na primeira e 120 na segunda. No estudo de outros casos, como por exemplo, o efectuado por CACÉRÈS – DUTERTRE (2000, pg. 300) no Distrito de Gamarra, no Peru (região de Lima), é reforçada a importância das relações que se estabelecem entre as empresas e a comunidade como factor de sucesso dos *Distritos* - *“Dans les districts marshalliens, les performances économiques globales s’accroissent grâce à l’efficacité développée par d’étroits liens communauté/entreprise, liens marqués par leur appartenance à un territoire doté d’un espace et d’une histoire commune. Cette communauté possède une «identité» qui lie étroitement ses membres à un passé et à un espace géographique commun.”*

O *Distrito* normalmente integra a totalidade do ciclo produtivo, desde a criação, à produção e à comercialização de produtos, além da concepção e produção da própria maquinaria, específica das actividades dominantes. Concentra, ainda, serviços de apoio às empresas, como os de engenharia, design, formação, marketing, certificação de qualidade, entre outros. COURLET (2001, pg. 22) define-o como uma *“...forme typique d’organisation productive territorialisée dans laquelle les relations entre firmes sont régies par un ensemble de normes, implicites ou explicites, alliant règles du marché et code social.”* O *Distrito* funciona, desta forma, segundo uma lógica territorializada. Já BECATTINI (1994, pg. 20) entende por *Distrito Industrial* *“uma entidade socioterritorial caracterizada pela presença activa de uma comunidade de pessoas e de uma população de empresas num determinado espaço geográfico e*

²² “By 1980, over 3000 electronics firms existed in the Santa Clara valley, known since 1971 as Silicon Valley (Saxenian, 1994). The industry grew in a dynamic atmosphere in which firms were created and shut down or recombined over short periods, and firms acted both in competition with neighbours, and in cooperation when advantage could be seen in the sharing of knowledge”, MORRIS (1998, pg. 57).

²³ “...Route 128 grew up over a long historical period, from big companies manufacturing electrical goods, with 1930s links to the defense establishment in Washington, consolidated in the post-war era. Large firms were inevitable (...) after the end of the Vietnam War in the 1970s, minicomputers became a success story to replace military contracts, and the industries along Route 128 employed nearly 100000 workers in the 1970s”, MORRIS (1998, pg. 57/58).

histórico”. O autor caracteriza o “*Distrito marshalliano*”, salientando a importância dos seguintes aspectos:

- *a comunidade local;*
- *as empresas;*
- *os recursos humanos;*
- *o mercado;*
- *a importância da concorrência e da solidariedade entre os membros;*
- *a flexibilidade do sistema;*
- *a capacidade de adoção de inovações tecnológicas;*
- *o sistema de crédito às empresas por instituições bancárias locais;*
- *os elementos do dinamismo;*
- *a tomada de consciência de pertença a uma classe social e localidade.*

Nesta perspectiva, defende-se que as políticas de desenvolvimento regional devem privilegiar e incentivar a implantação de empresas de dimensão reduzida²⁴, mais flexíveis e por isso mais susceptíveis de se adaptar à mudança e assimilar a inovação e as lógicas de rede, de competição/cooperação entre as empresas e destas com as instituições locais, principalmente as ligadas à investigação e à formação²⁵. Também GAROFOLI (1994) analisa a importância dos sistemas de pequenas empresas no desenvolvimento endógeno. Caracteriza estes sistemas destacando alguns aspectos, nomeadamente: a especialização produtiva; a produção que, por vezes, pode ser significativa quer à escala nacional, quer internacional; a divisão do trabalho, existente entre as empresas locais; não se destaca normalmente uma empresa líder das

²⁴ “...assim que o peso das relações financeiras ou o tamanho de certas empresas ultrapassam determinado limiar, já nos situamos fora dos cânones do distrito marshalliano.” (BECATTINI, 1994, pg. 22).

²⁵ GAROFOLI (1994, pg. 34 - 35) refere que para haver a formação de um sistema de pequenas empresas é necessária uma “*formação social territorial suficientemente homogênea no que se refere aos comportamentos culturais e às aspirações, com uma mobilidade social relativamente elevada (...), com uma estrutura cultural favorável à mobilidade social...*”. E acrescenta: “*De tudo isto resulta, como corolário, a existência de um importante consenso social, determinado por uma estrutura social que recompensa e promove, e por uma considerável flexibilidade do mercado de trabalho*”.

restantes; criação de um sistema de informação local; flexibilidade do mercado de trabalho, entre outras.

A importância da flexibilidade nestas formas de organização, é sustentada por COURLET (2001, pg. 21), ao mencionar que esta é *“basée sur la petite dimension des unités de production, sur la densité des relations entre celles-ci et sur la rapidité de réponse des entreprises aux nouvelles conditions internes et externes de la zone”*, acrescentando que a flexibilidade é também *“la capacité d’adaptabilité aux nouvelles technologies”*. MORRIS (1998) fala em *“hi-tech flexibility”*, referindo-se à flexibilidade de sectores industriais modernos, como o caso do equipamento electrónico, exemplificando com a situação do estado norte-americano da Califórnia. A dinâmica que aí se desenvolveu é resumida pelo autor ao mencionar que *“the industry grew in a dynamic atmosphere in which firms were created and shut down or recombined over short periods, and firms acted both in competition with neighbours, and in cooperation when advantage could be seen in the sharing of knowledge”* (pg. 57). No âmbito do que considera ser a *“flexible production”*, destaca o sistema *just in time*, de que é exemplo conhecido a Toyota japonesa, que pressupõe uma produção perfeitamente ajustada à procura. MARTIN e SUNLEY (2000) chamam a atenção para a importância da escala de análise destes *“nouveaux districts industriels flexibles”*, sublinhando que para medir a concentração e a especialização geográficas é necessário considerar a identificação das regiões enquanto espaços económicos e o nível adequado de desagregação industrial. A competitividade que se gera no seu seio está intimamente relacionada com o conhecimento e com a inovação tecnológica, aplicada aos produtos e aos métodos produtivos - *“Competitiveness is becoming more dependent upon the ability to apply new knowledge and technology in products and production processes”*, HOTZ – HART (2000, pg. 433). De acordo com a mesma fonte, no *Relatório de Tecnologia, Produtividade e Criação de Emprego da OCDE 1996* conclui-se que as empresas que apostam na inovação empregam mais pessoas, pagam salários mais elevados, atingem níveis superiores de desempenho e oferecem condições de maior estabilidade aos seus recursos humanos.

A partilha e a troca de conhecimento, conseguidas pela colaboração entre empresas, são factores de sucesso dos *Distritos Industriais*, tal como a inovação que é *“...an*

interactive learning process that requires knowledge exchange, interaction, and co-operation among various actors in a production network or value chain...", HOTZ-HART (2000, pg. 433).

Normalmente, as empresas de um *Distrito*, sendo do mesmo ramo industrial, abrangem cada uma das fases do processo produtivo, contribuindo no seu conjunto para que seja exemplo de uma *divisão do trabalho localizada*. São fundamentais as relações entre os actores locais, na medida em que se assumem como importantes dinamizadoras da competitividade territorial, aquilo a que BECATTINI (1994, pg. 20) atribui ser uma *"osmose perfeita entre a comunidade local e as empresas"*. O autor destaca, por isso, a importância dos não economistas participarem no estudo dos *Distritos Industriais*. Considera que, sendo a actividade industrial a principal de um *Distrito*, esta característica permite distingui-lo de uma região económica. O ramo industrial prevalecente num *Distrito* deve ser o mais diversificado possível, de forma a permitir uma oferta de emprego igualmente diversa, a uma mão-de-obra com qualificações e aspirações díspares. Para a manutenção da sua competitividade, os recursos humanos devem ser geridos e distribuídos com flexibilidade, de forma a haver uma adequação constante às alterações que aí vão ocorrendo. Os empresários devem manter-se informados e a par da sua evolução, enquanto entidade económica, social e territorial, e da representação dos seus produtos no mercado mundial. Estes produtos devem ter características específicas e diferenciadoras de outros congéneres produzidos noutros espaços. Aquele autor conclui que, dentro de um *Distrito*, coexistem a concorrência e a solidariedade entre os seus membros que, aliás, se assumem como os pilares fundamentais na orgânica dos *Distritos Industriais*.

Factor de importância semelhante, constitui a abertura à assimilação das inovações tecnológicas, a que se atribui uma das grandes vantagens desta forma de organização. ASHEIM (2000) é um dos autores que defende que os *Distritos Industriais* têm de ser *"learning regions"*. Considerando a inovação um processo social, refere a crescente importância da aglomeração e de factores não económicos na performance económica das regiões. Daqui resulta uma nova interpretação do papel das estruturas socioculturais no desenvolvimento das regiões. O autor destaca, assim, o papel da 'atmosfera industrial' que se cria nos *Distritos Industriais* como alavanca para as

empresas, especialmente próximas e partilhando uma homogeneidade cultural, adquirirem o conhecimento que lhes permite desenvolver, adoptar e difundir a inovação. Surge o conceito de *“learning economy”*, em que as vantagens competitivas das empresas e regiões encontram-se na assimilação da inovação e de processos inovadores, vistos numa perspectiva social e territorial. Defende, por isso, que *“the learning economy emphasizes the importance of organizational and institutional innovations to promote co-operation, primarily through the formation of dynamic flexible learning organizations”* (pg. 427). Refere, por isso, que esta organização deve ser baseada num envolvimento dos trabalhadores no processo, numa estreita colaboração horizontal entre empresas ligadas em rede e em *“interactive-based innovation systems at the regional level and beyond, representing a systemic and networked approach to the formation of innovation supportive regions”*. O rápido desenvolvimento económico da *Terceira Itália*, assente na concentração espacial de pequenas empresas, mostrou a importância da cooperação, entre elas e com os agentes locais, para a promoção da inovação e o aumento da competitividade.

É importante, e na opinião de BECATTINI (1994) essencial para a sobrevivência de um *Distrito*, colocar os produtos no mercado não de forma ocasional mas fomentando a criação de redes de relações entre clientes e fornecedores com carácter duradouro e de continuidade no tempo. O mesmo autor refere, a este propósito, que *“toda a definição do distrito industrial que pretenda ser exhaustiva deverá pois ter em conta a existência dessa rede, bem como de todas as suas interações com os outros elementos, para além das condições ditas ‘locais’...”* (pg. 20). Um outro aspecto destacado por este autor é o sistema de valores e de pensamento característico de um *Distrito*, importante na medida em que consubstancia a ética definidora do trabalho e da actividade aí desenvolvida, mas que nunca deverá ser limitador da inovação e do progresso. Como já foi referido, as empresas de um *Distrito*, sendo do mesmo ramo industrial, permitem uma diversificação grande na medida em que englobam as estruturas necessárias ao desenvolvimento da totalidade do ciclo do produto – por exemplo, num *Distrito* do sector têxtil encontra-se desde a maquinaria até aos produtos químicos, incluindo serviços de apoio. A diversificação é essencial ao sucesso do *Distrito*, pois como defende ainda BECATTINI (1994, pg. 22) *“para que se verifique a*

osmose total (...) entre as actividades de produção e as da vida quotidiana, é preciso que o ramo seja suficientemente diversificado, de modo a poder proporcionar emprego a todas as categorias da população (...) ou, então, que o distrito seja 'adequadamente multi-sectorial'." Considerando a importância do sistema de valores da comunidade local, o autor defende que existem numerosas entidades (económicas, políticas, culturais, religiosas...) que têm a responsabilidade de transmitir esses valores. Esta comunidade local, vivendo em permanente troca com o exterior (COURLET sublinha a importância de se considerar o *Distrito Industrial* como um sistema aberto ao exterior) contribui, por esse facto, para o desenvolvimento do próprio *Distrito*, embora a chegada de novos indivíduos possa desencadear, por vezes, alguma fricção sócio-cultural. Esta abordagem *neo-Marshalliana* (nas palavras de ASHEIM, 2000) centra-se, assim, em duas dimensões: territorial e social, sendo o *Distrito*, como já foi referido, uma *entidade socioterritorial* (BECATTINI, 1991, pg. 20). BENKO e LIPIETZ (1994, pg. 248) reforçam esta dimensão não económica dos *Distritos Industriais*, citando outros autores - *"Para os italianos, Becattini e Garofoli, os Distritos do 'milagre' da Terceira Itália (a dos anos 60-80) não são puros distritos económicos, não são simplesmente um bem colectivo que favorece as transacções comerciais. A 'atmosfera' materializa-se noutros modos de regulação no seio da sociedade civil: a família, a 'lealdade' entre empresários e assalariados, o papel das colectividades locais, etc. Numa palavra, a 'comunidade' (...) por oposição à sociedade individualista mercantil."*

VIDAL (2001, pg. 86) analisa uma dimensão mais ampla do *Distrito*, nomeadamente no que diz respeito à mobilização dos recursos disponíveis em cada território, ao defender que *"le district cherche à utiliser le plus complètement possible toutes les ressources mobilisables localement (capitaux, biens, hommes et savoirs, culture, mode d'organisation en réseaux flexibles) pour créer de la valeur ajoutée"*.

Para GANNE (1994) as redes em que assentam os *Distritos Industriais* actuais têm cada vez mais uma dimensão externa, o mesmo é dizer supra-local. *"O interesse dos distritos italianos reside essencialmente na sua capacidade de articular toda uma série de recursos locais, económicos ou não, num conjunto social coerente e dotado de uma dinâmica própria."* (pg. 220)

Sobre o caso específico dos *Distritos Industriais* franceses, e no que se refere à sua organização e funcionamento, COURLET e PECQUEUR (1994, pg. 52) reconhecem que, tal como acontece com os *Distritos* italianos, ocorrem relações de colaboração entre empresas similares ou complementares que concertam a sua acção pela “...*procura de uma produção especializada, não susceptível de ser realizada por uma única empresa...*” ou pelo “...*desenvolvimento de importantes economias de escala*”. Avançam também que esta organização territorial está dependente das características dos processos produtivos, principalmente da fragmentação que pressupõe e sustenta as relações de interdependência entre actividades, que consubstanciam uma efectiva divisão do trabalho. Os mesmos autores destacam ainda outras características nestas organizações, como:

- uma industrialização difusa, que não é mais do que um processo que se desenvolve sobretudo em áreas agrícolas, com população jovem, com tradições artesanais bem vinculadas, que, entretanto, evoluíram para actividade industrial;
- a flexibilidade, que “...*permite a transformação contínua do processo de produção, graças à recombinação dos elementos que o compõem*” (pg. 54), reflecte a capacidade de adaptação às mudanças económicas e da evolução tecnológica;
- as economias de aglomeração, que pressupõem intensas relações entre empresas, fomentam a especialização e permitem a redução dos custos de produção e a expansão dos mercados.

AMIN e ROBINS (1994) procuram demonstrar a adequabilidade das características dos *Distritos Industriais* à realidade actual, nomeadamente na promoção do desenvolvimento das economias locais e regionais. Nos anos 90, BENKO e LIPIETZ (1994^a, pg. 5) sublinham que “*nas verdadeiras regiões ganhadoras no seio de países ganhadores, temos metrópoles que são provavelmente distritos (terciários e/ou industriais)...*” Como defende ASHEIM (2000), e partilhamos totalmente da sua opinião, a principal lição que se pôde retirar do rápido crescimento dos *Distritos Industriais*, e de outras áreas de produção especializadas, foi a industrialização passar a ser vista como um processo territorial.

Como mencionado anteriormente, ao conceito de *Distrito Industrial* andam actualmente associados outros, como os de *Sistema Local de Produção* ou *Cluster*. BELUSSI (2006) dedica alguma reflexão à distinção entre o primeiro e o último. Sobre o primeiro refere ser relevante o conceito *marshalliano* de *atmosfera industrial*, relacionado “...to a business and social environment conducive to the acquisition of the benefits of proximity deriving from imitation , vicarious learning, quick adoption, technical change and innovation introduced thanks to the generation of collective or individual new knowledge” (pg. 72). Sobre o último, diz ser um conceito funcional mas também um processo de aglomeração, reproduzindo a definição de *Cluster* do *Concise Oxford Dictionary* - “a group of similar things growing together” (pg. 73) que traduz em poucas palavras a essência da complexidade do seu conteúdo. Além da vantagem competitiva que é derivada da localização, as sinergias que resultam das ligações existentes entre os actores fazem deste um conceito que PORTER considera ser a base competitiva de um país.

A distinção entre os três conceitos não é clara, sendo muitas vezes utilizados como sinónimos, embora *Distrito Industrial* se associe mais frequentemente ao caso italiano, *Sistema Local de Produção* ao francês e *Cluster* se encontre mais na literatura anglo-saxónica. Nesta fase, podemos avançar com algumas ideias de autores, como COURLET (2001) sobre *Sistema Local de Produção* e PORTER (2000) sobre *Cluster*. Assim, para COURLET (2001, pg. 23) “le SPL – Système Productif Local – ne dérive pas seulement du district industriel; la notion s’inspire également des analyses récentes de l’économie industrielle et de l’économie régionale sur l’innovation. Parallèlement aux externalités qui affectent la fonction de production dans les districts industriels, il y a des externalités operant à travers des Réseaux de connaissances”. Os SPL surgiram em França nos anos 90, com o objectivo de reduzir os custos de produção das empresas partilhando os meios de produção. Em 2002, emerge um modelo de desenvolvimento assente nos pólos de competitividade, onde se verificam “...domaines de compétence convergents et des capacités d’innovation en vue de créer des synergies entre centres de recherche, universités et entreprises, un pilotage et une initiative reposant clairement sur les entreprises, un accompagnement public qui se veut facilitateur et non dominateur”, JACQUET e DARMON (2005, pg. 63). Estes autores consideram que

nestes pólos de competitividade não se verifica somente uma justaposição de actores económicos e científicos de uma mesma área mas também uma acção parceira em torno de projectos comuns e inovadores.

Para POMMIER (2002) os SPL são organizações que funcionam como redes interdependentes, constituídas por unidades produtivas, actividades similares ou complementares, como empresas de produção ou de serviços, centros de investigação, organismos de formação, entre outros. Sugere, assim, a seguinte estrutura de SPL:

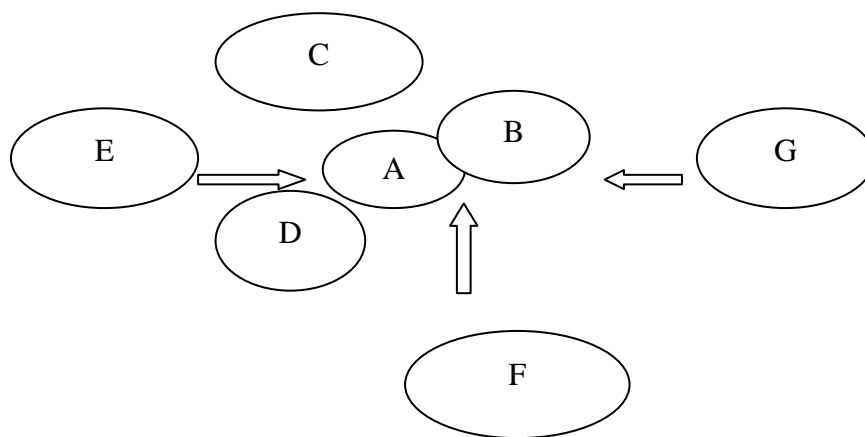


Figura 4. Estrutura de SPL, segundo POMMIER (2002)

em que:

A – Estrutura de apoio e animação

B – Empresas do “*métier*” central

C – Actividades Conexas

D – Actividades Complementares

E – Actores Locais

F – Estruturas de Formação e Investigação

G – Bancos, Escritórios

Considera ainda que para uma organização ser um SPL deverá reunir as seguintes condições:

- existir concentração geográfica de empresas e da produção;
- haver especialização em torno de um “*métier*” ou de um produto;

- ocorrer relações de cooperação e de partilha (ou “*mutualisation*”) de meios, de *savoir* – *faire*... entre as empresas da organização.

Esta lógica de funcionamento pressupõe uma cooperação real, efectiva e duradoura entre os parceiros, materializando-se em ligações fortes formais e informais, materiais e imateriais, comerciais e não comerciais. O mesmo autor identifica os actores dos SPL, de entre os quais se destaca a empresa, considerada o “actor - chave”. Existe ainda o “actor táctico” – a estrutura de animação; o “actor estratégico” – o produtor da “matéria cinzenta”; o “actor parceiro” – a região e o “actor político” – o Estado.

Quanto ao conceito de *Cluster*, considere-se a definição daquele que é considerado o seu principal autor - PORTER (2000, pg. 254): “*A cluster is a geographically proximate group of interconnected companies and associated institutions in a particular field, linked by commonalities and complementarities. The geographic scope of a cluster can range from a single city or state to a country or even a group of neighboring countries.*”

Afirma também que “*Clusters are geographic concentrations of interconnected companies, specialized suppliers and service providers, firms in related industries, and associated institutions (e.g. universities, standards agencies, and trade associations) in particular fields that compete but also cooperate*”, (PORTER, 2000, pg. 253). Na sua opinião, os *Clusters* envolvem, normalmente, além das empresas e indústrias, instituições financeiras, serviços, instituições governamentais, instituições de educação, formação e investigação (como Universidades), associações e outras entidades, colectivas ou privadas. O reconhecido economista, e grande defensor do *Clustering*, aponta outras virtudes destas organizações, nomeadamente, o constituírem-se enquanto fóruns de diálogo entre os actores económicos, institucionais e políticos (“*The cluster can offer a constructive and efficient forum for dialogue among related companies and their suppliers, government, and other salient institutions. Public and private investments to improve conditions for clusters benefit many firms*”, PORTER, 2000, pg. 255); o contributo que dão para a competitividade, para a produtividade e para a inovação (“*...clusters influence competition and competitive advantage in three broad ways: first, by increasing the (static) productivity of constituent firms or industries; secondly, by increasing their capacity for innovation and thus productivity growth; and thirdly, by stimulating new business formation that*

supports innovation and expands the cluster”, PORTER, 2000, pg. 259); e a capacidade de adaptação e a flexibilidade que permitem um melhor aproveitamento de oportunidades e a criação de vantagens para os territórios (*“The potential advantages of clusters in perceiving both the need and the opportunity for innovation are significant, but equally important can be the flexibility and capacity clusters provide to act rapidly to turn these opportunities into advantages in operations or strategy”*, PORTER, 2000, pg. 262).

No entanto, SALVADOR e GUEDES SOARES (2006, pg. 89) alertam para as limitações do conceito, destacando que a *“necessidade de uma mais rigorosa definição teórica é clara. O significado de vantagens competitivas localizadas levanta problemas e a própria abordagem de Porter à competitividade tem sido posta em causa...”*, acrescentando que *“...tal não impede de reconhecer que o conceito de cluster descreve de forma bastante rigorosa a actual realidade económica e que se adapta a vários países...”*. Já NOTEBOOM (2006) considera que os *Clusters* contribuem para a inovação, defendendo que há uma cultura regional à qual as empresas não são alheias. Considera que *Clusters* e *Distritos Industriais* são aproximadamente sinónimos, avançando que um *Cluster* é uma rede mas o contrário não é necessariamente verdade. Outra analogia que faz, em termos conceptuais, é a de *Clusters* de inovação e sistemas regionais de inovação. BROWN (2000, pg. 4) sublinha a questão da proximidade espacial (*“It is also important to note that clusters involve a certain degree of spatial proximity between its actors”*) e aponta o exemplo do Reino Unido, afirmando que os *Clusters* são vistos, numa perspectiva nacional, como promotores da competitividade económica nacional e, numa perspectiva regional/local, como processos estimulantes do desenvolvimento económico. Há várias escalas de análise passíveis da implementação de políticas de *Clusters* – local, regional, nacional e internacional. Por exemplo, e como refere o mesmo autor (pg. 7), *“In countries with large degree of political or economic autonomy, such as Spain and Germany, cluster policies are typically undertaken by local or regional actors. In fact, cluster policies are sometimes most developed in regions which have the largest degree of autonomy...”*. JACQUET e DARMON (2005) vão mais longe e colocam os *Clusters* no centro do desenvolvimento económico, defendendo que estes explicam o crescimento da era

contemporânea. HENRY, POLLARD e BENNEWORTH (2006) procuraram estimar o valor acrescentado do conceito de *Cluster* para a aglomeração espacial e para o desenvolvimento regional. Consideraram que o processo de *Clustering* tem efeitos positivos na produtividade e competitividade das empresas, sendo que os *Clusters* asseguram o potencial para o valor acrescentado no entendimento do desenvolvimento económico regional. Afirmam ainda que há uma relação forte entre as estruturas financeiras e o desenvolvimento e performance dos *Clusters*. As estratégias de cooperação aparecem, assim, como bases fundamentais para melhorar a eficiência produtiva, num contexto de intensa e apertada concorrência. Como referem GERTLER e WOLFE (2006, pg. 218) “...the geographical clustering of firms in the same industries accentuates competition – and the innovative dynamism arising from it...”, ou seja, a ideia principal é que a proximidade espacial de empresas, operando segundo a lógica de *Cluster*, é promotora de competição e de inovação, na medida em que as empresas aprendem umas com as outras. A inovação e a competição que se estabelece entre as empresas têm sempre, na sua base, a detenção de conhecimento. A globalização permitiu que, a esse nível, os *Clusters*, ainda que estabeleçam fortes relações à escala local, estejam integrados em redes mais vastas, até de âmbito global (“However, the precise mix of the global and local knowledge flows present in individual clusters must of necessity be indeterminate. There is increasing evidence to suggest that, even in the most advanced clusters, a growing proportion of the knowledge base is not exclusively local. Recent work on Silicon Valley indicates that local production processes are part of a complex production chain that is connected into global production networks. The most dynamic of multinational corporations and a larger proportion of emerging small and medium – sized enterprises have strong linkages to a variety of specialized clusters around the globe”, GERTLER e WOLFE, 2006, pg. 223). No entanto, a investigação realizada por estes autores permitiu-lhes concluir que as dinâmicas locais criadas pela interacção social entre os membros de um *Cluster* são cruciais e que estas relações são essenciais para promover a circulação do conhecimento, sendo que “The local participants in these social learning systems include firms, institutions of education and research, venture capitalists, producer association and specialized government research labs” (pg. 231).

Além destas relações comunidade/agentes/empresas, FELDMAN e FRANCIS (2006), destacam a importância das decisões individuais dos empresários na formação dos *Clusters*. Reconhecendo haver vários estádios de desenvolvimento, a base de um *Cluster* encontra-se sempre nas opções individuais dos empresários e das instituições de suporte, sendo crucial numa fase inicial a decisão de localização ou implantação espacial. Este papel dos empresários ultrapassa a escala local, uma vez que, e de acordo com os mesmos autores, acabam por ter, colectivamente, um papel determinante ao nível da transformação e dinamização industrial regional – *“Through their individual decisions in creating and developing new companies, entrepreneurs may collectively also spark regional industrial transformation”*, FELDMAN e FRANCIS (2006, pg. 115). A actividade das empresas e das instituições e organizações de suporte ou inter-relacionadas são, assim, determinantes para a criação mas também, posteriormente, para o desenvolvimento de um *Cluster*. Os empresários atraem capital, físico e humano, para a região, a partir do que são desencadeadas a criação de redes de apoio à actividade e a construção de infra-estruturas e equipamentos e *“The ultimate result is a fully functioning entrepreneurial environment within an innovative and adaptable industrial cluster”* (pg. 123). Recentemente foi divulgado o termo *coopetição* para designar o misto de cooperação e competição com que se regem as relações entre empresas, neste contexto.

Os *Clusters* não são fenómenos estáticos – *“Often the life-cycle of any given cluster owes to new developments in technology and when a new technology or innovation process occurs, new or embryonic clusters emerge. These often arise from research within universities and research bodies”*, BROWN (2000, pg. 10). Em matéria de governância, o autor defende que *“Cluster governance typically refers to the structure of the industry and how firms interact with one another. Coordinating mechanisms, on the other hand, refer to the ways that inter-firm relations are organized and how the public sector seeks to influence the development of the cluster”*, BROWN (2000, pg. 12).

Os elementos que, na opinião de CHORINCAS, MARQUES e RIBEIRO (2001, pg. 83-84) integram, normalmente, as estratégias de desenvolvimento dos *Clusters* são:

- melhorar o ambiente empresarial geral;
- fornecer infra-estruturas básicas, educação e formação;

- *fornecer informação e dados sobre as tendências empresariais e económicas, bem como informações e dados específicos aos 'clusters' individuais;*
- *estimular redes empresariais e a colaboração inter-empresas;*
- *fornecer serviços a empresas;*
- *várias organizações sub-nacionais procuraram desenvolver tecnopólos.*

Para a OCDE, *Cluster* associa-se a “redes de produção de empresas fortemente interdependentes (incluindo fornecedores especializados) ligados entre si numa cadeia de produção de valor acrescentado” sendo que os *Clusters* “...podem integrar alianças entre empresas e Universidades, institutos de investigação, serviços às empresas intensivos em conhecimento, agentes de interface (como os brokers e os consultores) e clientes”²⁶. De acordo com CHORINCAS, MARQUES e RIBEIRO (2001, pg. 45-46) existem vários tipos de *Clusters*, nomeadamente o:

- *Micro Cluster/Cluster Local* (grupo de empresas e instituições de um determinado sector ou segmento que, espacialmente próximas, concorrem e cooperam entre si);
- *Cluster Industrial* (grupo de “empresas inter-relacionadas, de fornecedores especializados, de prestadores de serviços, de empresas pertencentes a indústrias relacionadas e de instituições associadas (desde Universidades a centros de certificação de qualidade e a associações comerciais) que desenvolvem a sua actividade em campos diferentes, recorrendo a tecnologias distintas mas complementares, e que pela inovação que umas geram se concretizam benefícios para as outras, beneficiando todas da melhoria da competitividade das partes”, pg. 45);
- *Cluster Regional* (é um *Cluster Industrial* mas com uma abrangência regional ou subnacional);
- *Mega Cluster* (“conjunto de actividades distintas, mas cujos bens ou serviços satisfazem a procura de uma mesma grande Área Funcional da Procura Final, recorrendo a competências básicas complementares e podendo explorar vantagens de interligação e articulação em rede, entre si e com outras entidades, nomeadamente as

²⁶ Citado em CHORINCAS, MARQUES e RIBEIRO (2001, pg. 44).

que permitem a acumulação do ‘capital imaterial’ para o conjunto das empresas envolvidas”, pg. 45-46).

Estes autores referem-se, ainda, à noção de *Ciber – Cluster* para designar um “...conjunto de empresas situadas a grande distância física umas das outras mas que trabalham em conjunto, realizando operações sucessivas num mesmo processo ou especializando-se em segmentos distintos desse processo, explorando as vantagens das diferenças de fusos horários, por forma a permitir uma laboração de 24 sobre 24 horas no ‘cluster’ graças à utilização das telecomunicações e da internet; a este nível o factor ‘proximidade’ é dado não em termos geográficos mas de sequenciação temporal” (pg. 49). Esta noção introduz um elemento interessante – a desvalorização da proximidade geográfica entre actividades que continuam a poder trabalhar em *Cluster*, proporcionada pela evolução das comunicações à distância, estabelecendo-se redes de cooperação no que se poderá designar de *ciber espaço*.

O enquadramento do trabalho que ora se desenvolve, em torno de um *Cluster* do Mar em Portugal, nestas tipologias impõe, em termos de terminologia, a rectificação do objecto deste estudo. Com efeito, tratar-se-á mais de um *Cluster Regional* ou eventualmente de um *Mega Cluster* do que um simples *Cluster (Local ou Industrial)*. CHORINCAS, MARQUES e RIBEIRO (2001, pg. 65) dão um contributo para esta questão, que nos permite designar o *Cluster* do Mar de *Cluster Regional*, ao referirem que “a principal diferença entre ‘cluster regional’ e o Distrito Industrial marshalliano (que incluímos no conceito de ‘Micro Cluster’) reside no facto de este último se cingir apenas a um único sector industrial ou a um único segmento industrial, enquanto que o ‘cluster regional’ envolve um leque alargado de indústrias interdependentes”. A imensidão de sectores, subsectores e segmentos ligados directa ou indirectamente ao mar, podendo desencadear cada um deles *Micro - Clusters* ou *Clusters Locais*, permite que, com facilidade, se aplique, neste caso, o conceito de *Cluster Regional*, limitando a utilização do de *Mega Cluster* por uma questão de escala, pois está implícita uma “...grande Área Funcional da Procura Final...”²⁷ e a internacionalização da oferta e a mundialização da procura num dado sector/segmento.

²⁷ CHORINCAS, MARQUES e RIBEIRO (2001, pg. 74).

As regiões mais competitivas a nível global, os “novos espaços industriais”, são, assim, regiões sustentadas na aglomeração espacial de empresas, de pequena e média dimensão, especializadas e independentes, mas que operam de um modo combinado entre competição/concorrência e cooperação. A competitividade regional depende, em certa medida, da eficácia das redes que se estabelecem entre os diversos parceiros, não esquecendo um factor de grande relevância, os aspectos histórico-culturais²⁸, de que releva a especificidade regional. POMMIER (2001, pg. 169) defende que *“peu a peu, s’est imposée une conception de l’aménagement du territoire centrée sur un développement de type plutôt endogène, organisé autour des ressources spécifiques des territoires, de la dynamique de leurs acteurs, de la compréhension de leur interdépendance, de leur capacité à produire des projets collectifs”*. O sucesso económico e territorial assente na lógica do Distrito Industrial, que privilegia a unidade produtiva de pequena dimensão e, acima de tudo, as formas de produção flexíveis, parece, na actualidade, ultrapassar as suas fronteiras. Assistimos a um processo de adaptação das grandes multinacionais aos factores mais significativos do sucesso dos *Clusters* regionais – a flexibilidade e o funcionamento em rede. A posição de VELTZ (1994) a este propósito permite constatar, precisamente, que a grande empresa - rede (que o autor exemplifica recorrendo à indústria automóvel francesa) também consegue adoptar comportamentos de flexibilidade, tanto ao nível da capacidade, como da variedade, embora evidencie dificuldades em gerir a inovação e em conseguir a sua adaptação às estruturas permanentes. A concentração espacial de empresas concorrentes ou rivais estimula a procura de soluções que permitam a cada uma dessas unidades manter-se na vanguarda do respectivo sector, sendo, por isso, uma mais-valia ao nível da competitividade.

Será mais adequado, actualmente, falar em rede do que em *Distrito*, sendo a rede *“...uma forma de organização interempresas cuja governância foi definida para além do mercado...”* e as relações interempresas de *“...hierarquia (de dependência) ou de cooperação (em ‘parceria’)”*, BENKO e LIPIETZ (1994, pg. 249). Esta rede *“mais funcional do que geográfica, amplia espantosamente as potencialidades espaciais dos*

²⁸ Como refere BECATTINI (1994, pg. 21), *“o distrito industrial é um espaço no seio do qual a história, teve uma influência muito forte sobre o comportamento «natural» dos seus habitantes”*.

novos 'objectos' tomados em consideração" sendo a "conjunção da autonomia de gestão das unidades económicas e da cooperação rotinizada entre elas" o aspecto fulcral do novo modelo de organização industrial, BENKO e LIPIETZ (1994, pg. 250). Surgem conceitos novos, como os de metrópole – rede e território – rede, na sequência da descentralização das fases do processo produtivo e da internacionalização associada.

Partilhamos da opinião de VELTZ (1994, pg. 197) quando diz que "A necessidade, universalmente reconhecida, de passar das organizações hierarquizadas e piramidais tayloristas a organizações em rede baseadas numa distribuição mais equilibrada da inteligência do sistema, constitui evidentemente uma oportunidade muito importante para se obter um melhor equilíbrio espacial, uma distribuição mais equitativa dos recursos e um território menos bipolarizado, à imagem das suas empresas."

Defensores dos Clusters enquanto motores de prosperidade dos territórios, CHORINCAS, MARQUES e RIBEIRO (2001, pg. 43-44) sublinham que "...a necessidade imperiosa de ajustamento à competição global e os exemplos de regiões prósperas cujas economias se estruturam em torno de 'clusters', entendidos na sua forma mais simples como aglomerações de empresas operando em áreas afins de negócio (podendo envolver muitas ou poucas empresas, grandes empresas ou PME ou predominantemente PME), tem levado as autoridades nacionais e regionais de numerosos países a reorientar políticas públicas no sentido de limitar os obstáculos e de favorecer processos de 'clusterização'". Também BROWN (2000, pg. 13) assume a sua defesa dizendo "The clusters approach has emerged as an important analytical tool for governments and economic development agencies seeking policy prescriptions to make their economies and firms more competitive. While the cluster approach has traditionally been used for examining national economies it can also be a useful tool in analysing the dynamics of sub-national or regional economies".

Em síntese, o Clustering aparece desde há alguns anos como uma solução para o aumento da produtividade, da inovação, do avanço tecnológico...enfim, do desenvolvimento. À proximidade espacial entre actividades acrescente-se a importância das suas ligações serem de competição e de cooperação, o que fomenta a inovação e a prosperidade das economias, na medida em que conjugam elementos

que favorecem o sucesso: a actividade económica propriamente dita, as actividades complementares, as instituições políticas e sociais, os centros de pesquisa e investigação, os serviços de marketing e de distribuição. A aplicação ao sector marítimo decorre da assumpção deste como um sector estratégico para a economia portuguesa. Pois, como consideram LIBERATO, GUEDES SOARES e SALVADOR (2008, pg. 41), *“...é sob a definição de cluster, no qual a concentração sectorial e geográfica de empresas possui como principal característica o ganho de eficiência colectiva a fim de garantir vantagem competitiva e o consequente desenvolvimento económico, que a actividade marítima portuguesa deve ser encarada”*.

4. OS CLUSTERS REGIONAIS EM PORTUGAL – ALGUMAS NOTAS

“Factores históricos importantes, juntamente com a forte regionalização ajudaram à criação de clusters portugueses com um elevado grau de especialização. (...) Alguns são relativamente bem desenvolvidos (...) enquanto que outros revelam algumas fraquezas estruturais e têm pouca profundidade em termos de indústrias de máquinas ou de serviços, como o calçado. No entanto, todos eles constituem bolsas importantes de conhecimentos portugueses sobre os quais se pode construir posições mais fortes de exportação.”

PORTER (1994)

Em 1994, M. PORTER apresentava como *Construir as Vantagens Competitivas de Portugal*. Analisa potencialidades e fragilidades do sector industrial e empresarial, assim como faz uma leitura da situação nacional no que se refere a cada um dos componentes do modelo do *Diamante* (já referido e descrito anteriormente) propondo, naturalmente, medidas/acções para concretizar essas *vantagens competitivas*. Começa por analisar cinco *Clusters* portugueses: dos lacticínios, do calçado, dos produtos de madeira, das rochas ornamentais e dos moldes para plástico, embora identifique outros, como o do vinho, do vestuário, da cerâmica, das rolhas de cortiça, da celulose e papel, do couro, do turismo, dos têxteis de lã, das frutas, da horticultura, entre outros. O autor pega no caso do *Cluster* de Produtos Florestais sueco e compara-o com o português, demonstrando que a inexistência de indústrias relacionadas internacionalmente competitivas (no caso português) resulta do facto de se tratar de um *Cluster* frágil e pouco profundo. Enquanto que na Suécia, neste *Cluster*, numerosas indústrias são competitivas a nível internacional (pasta de papel, toros e aparas de madeira, químicos, consultoria e engenharia, maquinaria e equipamento de papel e pasta de papel, serrações, maquinaria de serragem, silvicultura, mobiliário de madeira, casas pré-fabricadas, materiais de construção, etc.), no *Cluster* português apenas o são as indústrias de pasta de papel e da cortiça.

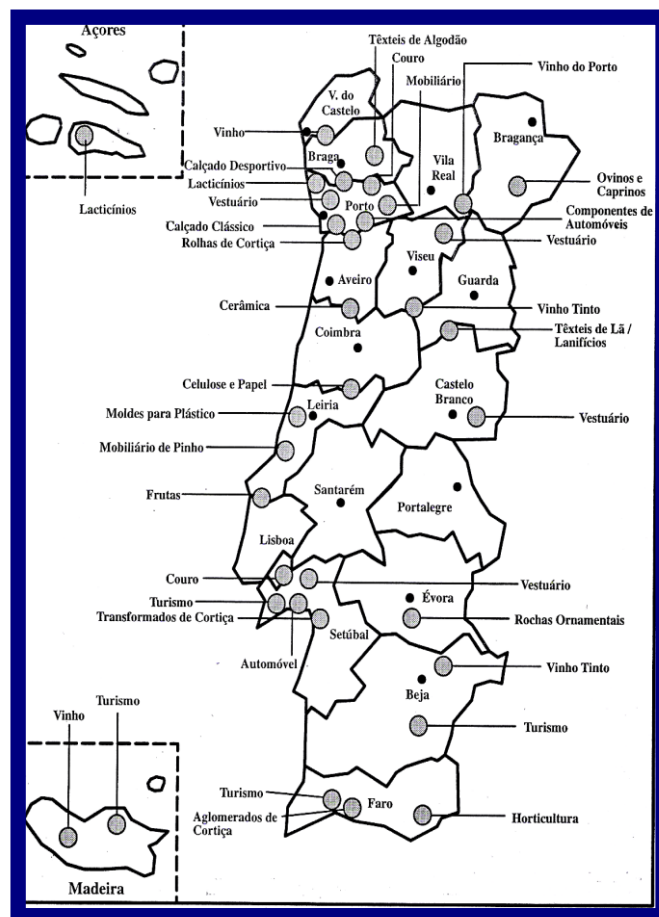


Figura 5. Exemplos de *Clusters* Regionais em Portugal (segundo M. PORTER)

Fonte: PORTER (1994, pg. 55)

Neste trabalho, o autor começou por analisar catorze sectores, considerados com alguma importância para a economia e potencial para se afirmarem enquanto *Clusters*, a saber: automóvel; cerâmica; químicos; cortiça; electrónica; calçado; mobiliário; indústria extractiva; moldes; rochas ornamentais; papel; celulose; têxteis/vestuário e produtos de madeira. Depois de examinados, foram seleccionados apenas quatro: o sector automóvel; o calçado; os têxteis e os produtos de madeira. Esta opção foi justificada pelo facto de alguns dos restantes terem uma capacidade limitada de criar inter-relações com outros sectores. Ficou também de fora o *Cluster* da cortiça dado que os substitutos (plástico e alumínio) não integram outros *Clusters*, logo seria inviável a interligação com outros sectores/*Clusters*.

Naquilo que PORTER (1994, pg. 144), neste projecto, designa de *Novo Paradigma para a Mudança* inclui sete princípios que deverão nortear as opções portuguesas na busca de um maior desenvolvimento económico. Esses sete princípios, que nos parecem

importantes ter em consideração, na afirmação de um qualquer *Cluster* com potencialidades na economia portuguesa, como cremos ser o caso do *Cluster* do Mar, são:

- *os indivíduos operam a mudança, não as instituições;*
- *o sector privado deve conduzir a mudança, não o Governo ou as instituições públicas;*
- *ênfase na acção e não na produção de relatórios;*
- *reformas “determinadas pela procura” e não “determinadas pela oferta”;*
- *mudança avaliada pelo seu impacto nos quatro determinantes do Diamante e não pelo seu impacto macroeconómico;*
- *soluções consideradas em termos de problemas e não em termos funcionais;*
- *adopção de uma visão sistémica em lugar das soluções parciais.*

Os indivíduos, enquanto agentes activos e enformadores da procura, e o sector privado em geral assumem, deste modo, um papel primordial na dinamização de um *Cluster*, cuja abordagem deve sempre privilegiar uma perspectiva global (“visão sistémica”) e integrada.

Nas *Iniciativas para a Acção*, o autor faz o diagnóstico e desenvolve uma visão para aumentar a competitividade de alguns *Clusters* ou políticas públicas. Nesta abordagem considera:

- na agricultura: o sector dos vinhos;
- nos serviços: o turismo;
- na indústria: o ramo automóvel, o calçado, as malhas e os produtos de madeira;
- nas políticas públicas: a educação, o financiamento, a gestão florestal, as capacidades de gestão e a ciência e tecnologia.

Analisemos, meramente como referência, o exemplo dos vinhos, no sentido de uma breve exploração metodológica, seguida nesta investigação liderada por PORTER. Ao fazer o diagnóstico da situação actual do sector, o autor identifica, entre outros aspectos que:

- a proliferação de marcas impede a criação de uma imagem forte;
- há ausência de standards de qualidade bem definidos;
- há erosão da vantagem tradicional na mão-de-obra barata;
- a cooperação e comunicação são limitadas na I&D;
- existem escassos conhecimentos de Marketing, Vendas e Distribuição;
- persistem barreiras burocráticas.

De seguida, propõe-se uma *Visão* para o *Cluster* que, neste caso, se concretiza nos dois pontos seguintes:

- melhorar a imagem dos vinhos portugueses, quer no mercado interno, quer externo;
- melhorar a sua (do Cluster) estrutura global de custos.

Como *Acções e Task Forces Propostas*, são sugeridas para o sector, entre outras:

- reduzir os custos nas vinhas e desenvolver o seu potencial (melhorando as capacidades profissionais dos viticultores e a qualidade das vinhas/uvas, reduzindo os custos de produção);
- reforçar as actividades de I&D, torná-las mais dirigidas para o mercado e melhorar as aptidões profissionais dos membros do Cluster a todos os níveis (através do aumento da aplicabilidade de I&D à indústria do vinho; da melhoria da comunicação entre as instituições de I&D; da melhoria das capacidades dos membros do Cluster).

SALVADOR e CHORINCAS (2006) analisam o trabalho de M. PORTER, onde este propõe como grandes *Clusters* nacionais o vinho, a floresta e o turismo, e apontam o facto do autor se ter centrado em sectores tradicionais, em detrimento de sectores de ponta e de maior valor acrescentado. Aplicam o modelo do *Diamante* ao caso português, do que se conclui o seguinte:

Modelo do Diamante	Situação nacional
Condições dos factores	- Importância dos <i>Clusters</i> regionais ligados a recursos naturais e a trabalho intensivo
Condições da procura	- Dimensão reduzida do mercado interno - Falta de uma procura sofisticada (com elevado poder de compra)
Indústrias conexas	- A maioria dos <i>Clusters</i> são simples Distritos Industriais no sentido Marshalliano - Há fracas sinergias e redes fracas entre empresas
Estratégia, estrutura e rivalidade entre empresas	- Adesão UE: ambiente mais favorável ao investimento e à concorrência crescente - Necessidade de aumentar a cooperação (combate ao individualismo dos empresários)

Quadro 1. Aplicação do modelo do Diamante de PORTER, por SALVADOR e CHORINCAS (2006)

As duas autoras consideram que, apesar de alguns avanços nos últimos anos, ainda estamos longe de ter *Clusters* regionais dinâmicos e competitivos no país. São também referidos os cinco *Mega - Clusters* nacionais em que o Governo decidiu apostar, a saber:

- saúde;
- comunicação e electrónica;
- aeronáutica e automóvel;
- moda;
- turismo/lazer.

Até muito recentemente não havia referências à criação de um *Cluster* do Mar em Portugal. Com efeito, em Julho de 2009, foi reconhecido formalmente o *Cluster do Conhecimento e Economia do Mar*, constituído na Associação Oceano XXI cujo principal objectivo é “*dinamizar o Cluster do Conhecimento e da Economia do Mar promovendo o desenvolvimento de relações de cooperação entre instituições do sector científico, empresas e entidades associativas dos diferentes sectores e actividades cuja área*

*funcional de procura final é o Mar*²⁹. Os sócios fundadores da Oceano XXI são a Associação Fórum Mar Centro e o Instituto para o Desenvolvimento do Conhecimento e da Economia do Mar, sendo vários os parceiros deste *Cluster*, como a Associação de Indústrias Marítimas, a Associação Nacional dos Industriais de Conservas de Peixe, outras associações, cooperativas de produtores, empresas (de pesca, aquicultura, transformação de pescado, energias renováveis, tecnologias...), estaleiros navais, autarquias, instituições de investigação e de ensino superior, museus, entre outros. O objectivo geral da constituição e desenvolvimento deste *Cluster* do Mar prende-se com o *“Valorizar o recurso MAR através do desenvolvimento de um conjunto de actividades, de produtos e de serviços que promovam o crescimento económico, o emprego e a internacionalização da região, apostando no reforço da I&D&I, da formação do empreendedorismo e da cooperação de forma a contribuir, em condições de sustentabilidade, para a competitividade da região”*.³⁰ Para isso, a Oceano XXI orienta a sua acção de acordo com quatro linhas prioritárias, nomeadamente relacionadas com a I&D, a valorização dos produtos, a modernização das actividades produtivas e a dinamização do turismo e náutica de recreio:

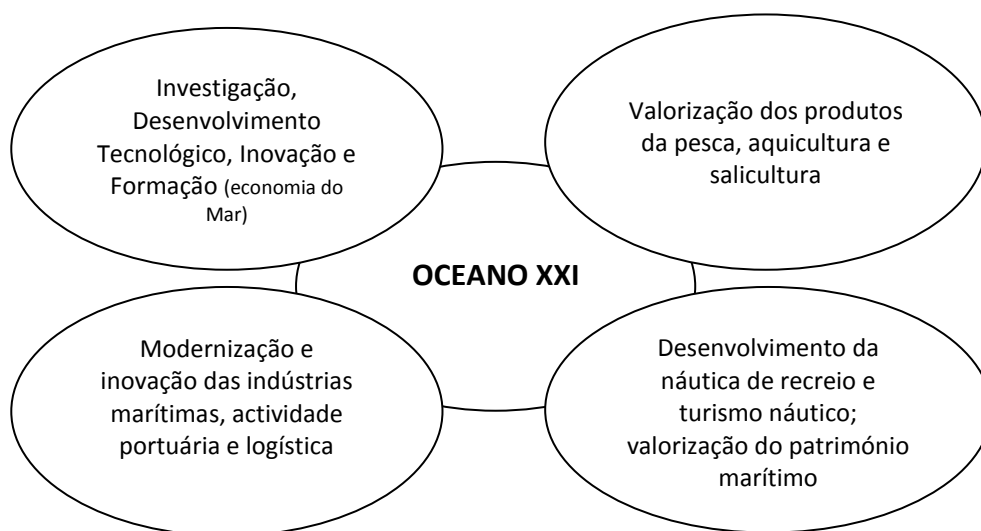


Figura 6. Linhas prioritárias da OCEANO XXI

²⁹ In, www.oceano21.org.

³⁰ Idem.

A Associação Fórum Mar Centro constitui-se como a *Associação para a Dinamização do Cluster da Economia do Mar na Região Centro*, sendo um factor a destacar a existência de alguns estaleiros navais nesta região – como os de Peniche, do Mondego, do Centro de Portugal, a Navalfoz e a NavalRia – cujas características, nomeadamente ao nível da mão-de-obra e know-how, significam potencialidades a explorar. O Instituto para o Desenvolvimento do Conhecimento e da Economia do Mar, criado em 2006 e associando diversas entidades empresariais e institucionais, em torno da investigação, formação e desenvolvimento dos sectores marítimos, assume o papel de dinamizador do *Cluster* do Mar da Região Norte.

No âmbito geral do *Cluster do Conhecimento e da Economia do Mar* foram reconhecidos alguns projectos âncora, nomeadamente:

- ECOMARE (projecto de construção de um aquário e centro de recuperação de animais marinhos);
- Parque de Ciência e Tecnologia do Mar da Universidade do Porto (na área da ID; formação e divulgação científica; acolhimento empresarial...);
- CONSUPESCA (em torno do objectivo de se conseguir a redução do consumo de combustível pela frota de pesca);
- PANTHALASSA (no âmbito da segurança alimentar na cadeia de transformação do pescado);
- Promoção e desenvolvimento do turismo náutico e dos desportos náuticos (incluindo a construção do terminal de cruzeiros de Leixões e a construção do Centro de Mar de Viana do Castelo, dedicado ao desenvolvimento da náutica de recreio e desportos náuticos);
- Turismo marítimo de natureza (incluindo, por exemplo, acções nas Berlengas...).

Existem, ainda, projectos complementares àqueles que se concretizam no apoio à investigação, desenvolvimento, inovação e internacionalização empresarial no sector marítimo, à valorização do potencial das zonas costeiras, a acções colectivas no seio do sector, entre outros.

CAPÍTULO III: OS *CLUSTERS* MARÍTIMOS NA EUROPA

1. OS FUNDAMENTOS DE UMA POLÍTICA MARÍTIMA EUROPEIA

1.1. A GEOGRAFIA MARÍTIMA DO CONTINENTE EUROPEU

«Europe's geography, therefore, has always been one of the primary reasons for Europe's special relationship with the oceans. From the earliest times, the oceans have played a leading role in the development of European culture, identity and history.»

EUROPEAN COMMISSION (2006)

A definição de uma qualquer política para um território pressupõe, à partida, a existência de determinadas condições ou factores que a sustentem ou que justifiquem a sua implementação. Uma política marítima assentará sempre na presença elementar de características geográficas que serão a sua essência e o alicerce das opções que possam vir a ser tomadas e que serão determinantes para a evolução espacial e socio-económica, independentemente da escala considerada. A geografia e a política andam, assim, a par no que se convencionou designar de *geopolítica*. A este propósito, refere GOMES (2006, pg. 47): “A *geopolítica* (...) trata da influência que a geografia tem nos acontecimentos e nas opções políticas tomadas.”

É, neste contexto, que reconhecemos a natureza de uma política marítima para a Europa. Trata-se, com efeito, de um continente com acentuada feição marítima, contornado quase na sua totalidade pelo mar, à excepção do flanco oriental onde se dá a ligação terrestre com o continente asiático. Fala-se até, por vezes, em continente euroasiático ou Eurásia, significando, do ponto de vista territorial, a massa continental que se estende do Atlântico (a Oeste), passando os Urais, até ao Pacífico (a Este).

A presença do elemento marítimo na Europa traduz-se não só na existência de dois oceanos, que a limitam a Norte e a Oeste, mas também de mares, uns mais interiores que outros (Mares Negro, Mediterrâneo, Báltico, do Norte...) e de numerosas ilhas que, constituindo-se como territórios autónomos ou na dependência político - administrativa de outros Estados, acentuam a fisionomia marítima deste continente.



Figura 7. O continente europeu

Fonte: http://www.lib.utexas.edu/maps/europe/europe_ref_2000.jpg (em 30 Abril 2011)

Aqui, e de acordo com SUÁREZ DE VIVERO *et al* (2007, pg. 42), podem identificar-se três tipologias de ilhas /arquipélagos:

- *Estados Arquipelágicos*, como o Reino Unido ou Malta;
- *Estados – Ilha*, como a Irlanda, Chipre ou a Islândia;
- *Ilhas e Arquipélagos que pertencem a Estados*, como por exemplo as Baleares e as Canárias (Espanha), os Açores e a Madeira (Portugal) ou a Sicília e a Sardenha (Itália).

A insularidade é um aspecto geográfico de significativa relevância no reforço da maritimidade do continente europeu mas também ao nível geopolítico, pelo valor (geo) estratégico que muitos destes territórios têm, até no contexto das relações

internacionais (caso dos Açores, por exemplo). BRAUDEL (1996, pg. 87) refere mesmo que *“A Europa quase não se vê num mapa geral do mundo. Quando muito é um cabo da Ásia, uma extremidade, uma ponta que projecta para fora de si própria as suas forças profundas.”* O autor sublinha a importância do mar no desenvolvimento deste território: *“Voltada para o mar e o oceano, muito cedo se tornou um continente «sem margens»: conquistou, dominou os caminhos sem fim da água marinha. E, vista através das suas imagens essenciais de poderio, a Europa é acima de tudo, há séculos, os navios, as frotas que saem dos seus portos ou a eles regressam...”*, BRAUDEL (1996, pg. 88).

Uma abordagem ao território europeu deve, assim, privilegiar uma perspectiva *peninsular* (uma vez tratar-se de uma extensa península) e *insular*, apresentando, por isso, uma elevada taxa de maritimidade (CARVALHO, 1995, pg. 140). O autor recorre aos argumentos de *Thierry Klinger* (citado na página 152 do seu livro) para justificar a importância deste indicador, referindo a existência de três *“actividades principais: transporte marítimo, exploração de hidrocarbonetos no Mar do Norte, turismo litoral”* e de três *“actividades sensíveis: pesca, culturas marinhas, construção naval”*. Uma mais desenvolvidas que outras, na actualidade, mas todas a contribuir para a definição da identidade marítima do continente. Propõe ainda, na mesma obra, uma distinção dos países europeus, em função da sua ligação ao mar ou ao oceano, ao que opõe o que designa de *“potências continentalistas”*. Considera, assim:

- como *países mediterrânicos* os do Sul da Europa, como Itália, Chipre, Malta, a ex – Jugoslávia, Grécia, Turquia e como *atlântico - mediterrânicos* a França e a Espanha, embora esta última com um litoral mediterrânico mais significativo, em extensão, do que o atlântico;

- como *países marítimos* os do litoral norte do continente;

- como *países atlânticos* o Reino Unido, a Irlanda, a Islândia e ainda a Espanha e a França (de novo), pelo seu carácter atlântico – mediterrânico. Integra ainda, neste conjunto, Portugal uma vez que, ao contrário do que muito se tem escrito sobre um *país mediterrânico* ou *do Sul*, que só por questões climáticas ou culturais assim pode ser aceite, se trata, com efeito, de um país atlântico, em termos geográficos e

geopolíticos³¹. Seriam os países *atlânticos*, mais “abertos” para o vasto oceano, que iniciariam o processo de europeização do Mundo ou do que poderemos designar de uma “certa universalidade da Europa”, quando, no século XV, se lançaram à descoberta de novas terras e de novos mares. Já RIBEIRO (1987, pg. 31) advogava, apelando às “*convenções internacionais*”, que mediterrânicos eram todos “...os países banhados pelo mar interior e ainda Portugal, a Jordânia e o Iraque.”

É importante clarificar que quando falamos de política marítima europeia o território em causa não é totalmente coincidente com o do continente europeu, mas antes com o da União Europeia. Só a este nível é possível e concebível uma política que una diferentes nações em torno de objectivos e metas de desenvolvimento comuns, tendo por base, neste caso, a potencialização do elemento marítimo. Embora nem todos os países possuam costa marítima, estamos a referir-nos a uma linha costeira de cerca de 68 000 Km, sendo a área marítima sob jurisdição dos países membros superior à área terrestre total da União. A forte atractividade que estas áreas litorais exercem sobre a população e as actividades económicas, manifesta-se no facto de quase metade da população europeia viver a uma distância inferior a 50 Km da costa³² e de ser na faixa litoral que, nos últimos anos, se registou a maior taxa de crescimento demográfico do espaço europeu.

³¹ “...a verdade é que Portugal é claramente atlântico (...) há correntes europeias, normalmente relacionadas com problemas de segurança, que consideram apenas a França, a Espanha, a Itália e a Grécia como países mediterrânicos da União Europeia”, CARVALHO (1995, pg. 151).

³² De acordo com dados da Comissão Europeia, nenhum cidadão europeu vive a uma distância superior a 700 Km da costa.

1.2. A UNIÃO EUROPEIA, UMA POTÊNCIA MARÍTIMA MUNDIAL

«The EU is the leading maritime power in the world, in particular with regard to shipping, shipbuilding technology, coastal tourism, offshore energy, including renewables, and ancillary services.»

EUROPEAN COMMISSION (2006)

A fundamentação de uma política marítima europeia não se resume, naturalmente, a questões de carácter geográfico. O mar permite o aparecimento e desenvolvimento de diversos sectores com uma repercussão económica e social que não pode ser ignorada. As regiões marítimas geram cerca de 40% do PIB europeu e as actividades marítimas, só por si, 4% deste produto. Falar de uma política marítima europeia é, assim, falar das características territoriais que a justificam mas também de todo um conjunto de actividades económicas que lhe dão consistência, uma vez que promovem o emprego, o desenvolvimento regional e contribuem para a produção de riqueza nos diferentes países.

A grande concentração de população e de actividades económicas nas áreas costeiras leva a que, em muitos casos, seja aí produzida a totalidade ou, pelo menos, uma parte bastante significativa da riqueza. A figura 8 representa a importância destas áreas no PIB de alguns países da UE-25, a partir da qual é possível individualizarem-se quatro grupos de países, em função do grau de importância das zonas costeiras na riqueza nacional, nomeadamente:

- 1- Países cujo PIB nacional é totalmente produzido nas *zonas costeiras*, como a Dinamarca;
- 2- Países cujo PIB é predominantemente produzido nas *zonas costeiras*, como a Finlândia, a Suécia, o Reino Unido, a Irlanda, os Países Baixos, Portugal e a Grécia;
- 3- Países cujo PIB produzido nas *zonas costeiras* é cerca de 50% do PIB nacional, como a Espanha e a Itália;

- 4- Países cujo PIB é produzido predominantemente nas *zonas do interior*, como a Polónia, a Alemanha, a Bélgica e a França.

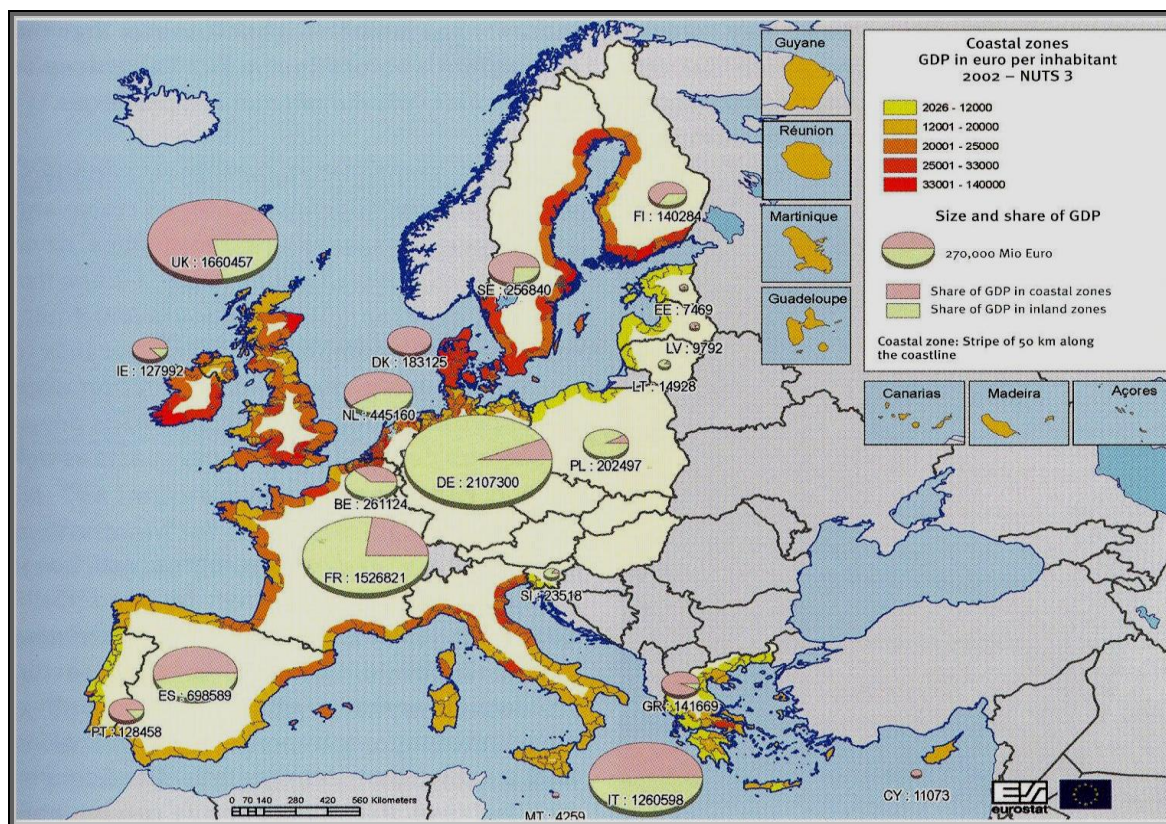


Figura 8. PIB das zonas costeiras por habitante na União Europeia - 25 (2002)

Statistical data: Eurostat — Database: REGIO © EuroGeographics, for the administrative boundaries

Cartography: Eurostat — GISCO

Fonte: EUROPEAN COMMISSION (2006), pg. 9.

Ainda que a dimensão económica do mar vá além da riqueza e do trabalho gerados pelos sectores marítimos, considere-se, para já, a sua importância para a UE através dos valores do emprego. No total, estima-se que em 2004/2005 mais de cinco milhões de postos de trabalho estariam directa ou indirectamente relacionados com o mar, destacando-se a Espanha, com 37% daquele valor, e o Reino Unido, com 12%. A França garantia cerca de 10% deste emprego, a Grécia 6% e a Alemanha 5%. Com cerca de 4% dos postos de trabalho dos europeus em actividades marítimas, encontravam-se países como a Itália, a Holanda e a Polónia, cada um assegurando entre 200 mil e 300

mil empregos³³. Estes valores apresentam-se mais modestos quando se contabilizam apenas as actividades mais tradicionais, excluindo o turismo costeiro³⁴, nomeadamente: a construção naval; os equipamentos marítimos; os portos e serviços; as pescas; a navegação de recreio; os transportes marítimos; a exploração de energia eólica, costeira e offshore; a exploração de petróleo e gás natural offshore; os trabalhos marítimos; os serviços marítimos e agregados. No conjunto destes sectores, o emprego na UE - 25 seria, naquela data, de 1,9 milhões de postos de trabalho³⁵, com especial concentração em França (13%), Reino Unido e Itália (ambos com 12% do total do emprego). Como subsectores mais importantes, identificam-se o turismo costeiro (com 2,8 milhões de postos de trabalho em 2004), a pesca (cerca de 420 000, em 2002/2003) e os transportes marítimos (303 000 postos de trabalho em 2004/2005) representando, no conjunto, 64% do emprego total.

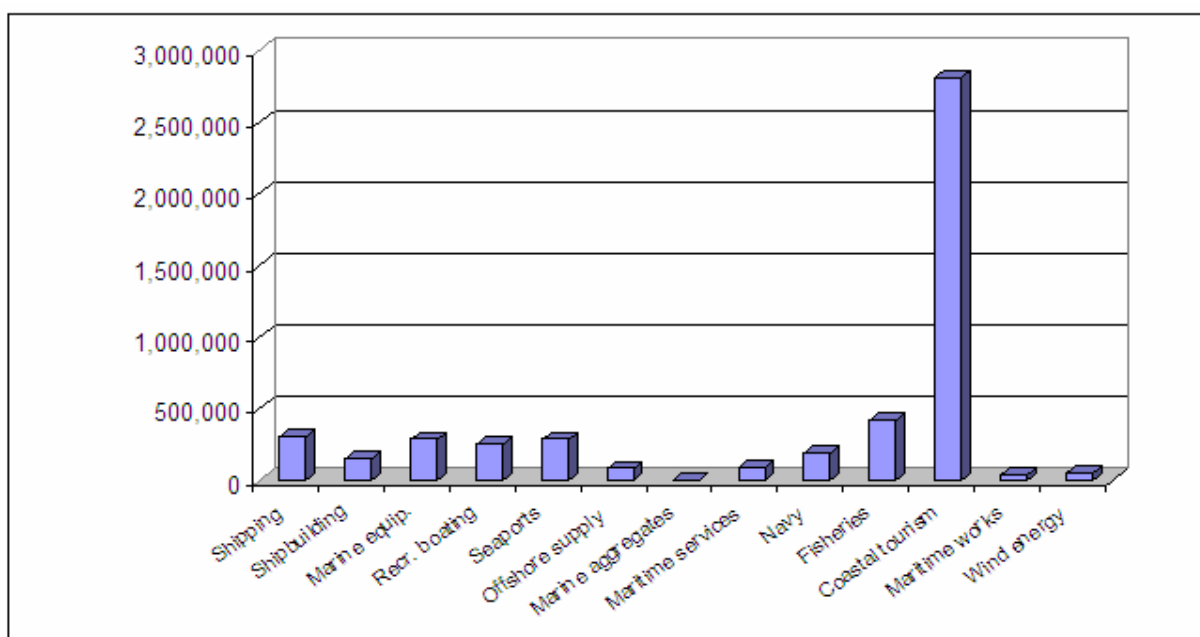


Figura 9. O emprego nos principais sectores marítimos da União Europeia em 2004/2005³⁶

Fonte: ECOTEC Research & Consulting, 2006 (individual sources identified in country reports), in DG FISHERIES AND MARITIME AFFAIRS, pg. 6.

³³ DG FISHERIES AND MARITIME AFFAIRS (2006), pg. 2.

³⁴ Aqui considera-se como turismo costeiro o que ocorre nas regiões costeiras, ou seja, até uma distância não superior a 50 Km a partir da costa.

³⁵ DG FISHERIES AND MARITIME AFFAIRS (2006), pg. 3.

³⁶ Os dados da exploração de energia eólica offshore referem-se a 2002; a navegação de recreio a 2003; a construção naval e o turismo costeiro referem-se a 2004; os transportes marítimos, exploração de petróleo e gás, Marinha e portos a 2005; equipamentos marinhos e trabalhos marítimos a 2004/2005 e serviços marítimos a 2005/2006.

Subsector	Ano/ período de referência	Total de postos de trabalho		
		Na U.E.	Em Portugal	Os dois países com maior volume emprego /subsector
Pescas	2002/2003	421 000 (7,7%)	33 229 (33,5%)	Espanha (87 310) França (64 712)
Turismo costeiro	2004	2,8 Milhões (51%)	38 894 (39,2%)	Espanha (1 576 377) Reino Unido (319 859)
Marinha	2004/2005	191 000 (3,5%)	14 745 (14,9%)	Reino Unido (61 500) França (55 293)
Energia eólica offshore e costeira	2002	72 275 (1,3%)	190 (0,19%)	Alemanha (17 220) Espanha (16 663)
“Maritime Works”	2004/2005	40 000 (0,73%)	-	Alemanha (22 160) Holanda (5 170)
Serviços marítimos	2004/2006	88 000 (1,6%)	-	Reino Unido (27 402) Alemanha (13 720)
Extracção petróleo e gás offshore	2005	200000 (directos) (3,6%) 400000 (indirectos) ³⁷ (7,3%)	-	Reino Unido (30 000) França (25 600)
Transportes Marítimos	2004/2005	303 000 (5,5%)	3 206 (3,2%)	Polónia (35 000) Itália (34 480)
Navegação de recreio	2003	253 000 (4,6%)	2530 (2,6%)	Itália (92 900) França (41 200)
Portos de mar e serviços relacionados	2005	284 000 (5,1%)	2 002 (2,0%)	Reino Unido (42 150) Espanha (35 000)
Equipamento náutico	2004/2005	287 000 (5,2%)	-	Alemanha (70 000) Polónia (65 000)
Construção naval	2004	153 000 (2,8%)	4 336 (4,4%)	Reino Unido (24 000) França (23 564)
Total	-	5 492 275 (100%)	99 132 (100%)	-

Quadro 2. O emprego em alguns sectores marítimos na UE e em Portugal

Adaptado de: DG FISHERIES AND MARITIME AFFAIRS (2006).

³⁷ É difícil determinar a diferença entre o emprego que é assegurado offshore e o que ocorre em terra. Os valores incluem trabalho em indústrias de petróleo e gás.

Na análise do emprego de alguns sectores marítimos na UE, destacam-se países como o Reino Unido, a França, a Alemanha e a Espanha, em vários dos sectores considerados.

Em nenhum dos subsectores analisados Portugal garante níveis de emprego superiores a 8% do total europeu, registando-se a sua maior participação na Pesca (cerca de 8%) e na Marinha (7,7%).

Sector	Postos de trabalho - UE -	Postos de trabalho - Portugal -	Peso de Portugal no total da UE
Pescas	421 000	33 229	7,9%
Turismo costeiro	2,8 Milhões	38 894	1,4%
Marinha	191 000	14 745	7,7%
Energia eólica offshore e costeira	72 275	190	0,3%
“Maritime Works”	40 000	-	-
Serviços marítimos	88 000	-	-
Extracção petróleo e gás offshore	200000 (directos) 400000 (indirectos) ³⁸	-	-
Transportes Marítimos	303 000	3 206	1,1%
Navegação de recreio	253 000	~2530	1%
Portos de mar e serviços relacionados	284 000	2 002	0,70%
Equipamento náutico	287 000	-	-
Construção naval	153 000	4 336	2,8%
Total	5 492 275	99 132	1,8%

Quadro 3. O emprego em alguns subsectores marítimos – o peso de Portugal na União Europeia

Adaptado de: DG FISHERIES AND MARITIME AFFAIRS (2006)

Nos restantes subsectores, a participação portuguesa é pouco significativa, ficando-se por 1% ou menos.

³⁸ É difícil determinar a diferença entre o emprego que é assegurado offshore e o que ocorre em terra. Os valores incluem trabalho em indústrias de petróleo e gás.

A Europa é hoje uma potência mundial ao nível dos produtos da pesca, sendo responsável por cerca de 6% das capturas totais, com um valor de seis mil milhões de euros/ano. A frota de pesca é composta por cerca de 90 000 embarcações e descarrega anualmente mais de seis milhões de toneladas de pescado, a que acresce mais de 1,3 milhões de toneladas de produtos provenientes da aquicultura. Deparando-se, actualmente, com o problema da redução dos *stocks* de várias espécies e com a degradação e delapidação geral dos recursos biológicos do oceano, a aposta na aquicultura tem sido uma opção alternativa à obtenção de pescado - a UE produz já cerca de 2% do total mundial (em volume), com um valor de 2,8 mil milhões de euros/ano.

Outro sector com uma importância crescente para a economia da União é o transporte marítimo que, com mais de 9000 navios mercantes, assegura a realização de 90% do seu comércio externo e 40% do interno. O grande crescimento que tem conhecido nas últimas décadas e a aposta que se preconiza para o futuro próximo, assentam essencialmente nas vantagens que apresenta face a outros transportes, sobretudo o terrestre (muito menor consumo de combustíveis e, consequentemente, impactos ambientais bastante mais moderados). Também o transporte de passageiros, quer com carácter turístico (ferries e cruzeiros)³⁹, quer na ligação a territórios insulares e ultramarinos, está em expansão. Actualmente, a náutica de recreio apresenta taxas de crescimento superiores a 5% ao ano. Neste contexto, ganham importância crescente os portos que, como nós ou pontos estratégicos nesta rede complexa de ligações entre territórios, se apresentam como núcleos de emprego e de concentração de actividades económicas, nomeadamente as ligadas às diversas indústrias marítimas. As estruturas portuárias são modernas, na sua generalidade, assumindo-se, em muitos casos, como importantes plataformas logísticas. O incremento do transporte marítimo, que quadruplicou nas últimas quatro décadas, será, assim, factor decisivo de desenvolvimento das estruturas portuárias com repercussões para as actividades marítimas e terrestres. A actual expansão do transporte marítimo exige a continuidade da modernização, ampliação e melhoria das acessibilidades a muitos portos europeus,

³⁹ De acordo com dados divulgados pela DG FISHERIES AND MARITIME AFFAIRS, os navios de cruzeiro e ferries europeus transportam, por ano, cerca de 350 milhões de passageiros.

para que possam estar à altura dos desafios que se colocam com o crescente protagonismo das “auto-estradas” do mar.

Sector de grande crescimento e com enorme potencial futuro, o turismo costeiro e marítimo apresenta, a par de outros sectores mais recentes, grande peso no PIB, em geral, e na economia de regiões costeiras e de territórios insulares, em particular.

As políticas marítimas aparecem, cada vez mais, ligadas às políticas energéticas, não só pela importância do transporte de energia por via marítima, como pela obtenção de petróleo e gás natural em alto mar e, ainda, pela exploração de energias renováveis (essencialmente a energia eólica, das ondas e das marés).

Um outro sector relacionado com o mar é o da investigação marítima, empregando grande número de profissionais qualificados. A inovação científica e tecnológica é, assim, potencialmente criadora de emprego e de riqueza e deve, por isso, ser também considerada numa abordagem económica dos assuntos marítimos. À Europa têm sido reconhecidos avanços significativos, em matéria de conhecimento e tecnologia, nomeadamente em sectores como o da construção naval, exploração *offshore* de recursos energéticos, controlo da poluição, exploração de recursos renováveis... WIJNOLST *et al* (2003) avançam que o VAB criado pelas indústrias marítimas, em 1997, era estimado em 70 mil milhões de euros, quase 1% do PIB europeu desse ano. O Reino Unido era apresentado como o país com maior valor acrescentado directo produzido pelo seu *Cluster* marítimo, seguindo-se-lhe a Alemanha, a Itália, a Noruega, os Países Baixos e a França. Considerando que o VAB é um dos parâmetros mais relevantes para avaliar a importância económica de um sector, os mesmos autores apresentam o valor desse indicador para os subsectores que destacam como parte integrante da economia marítima europeia.

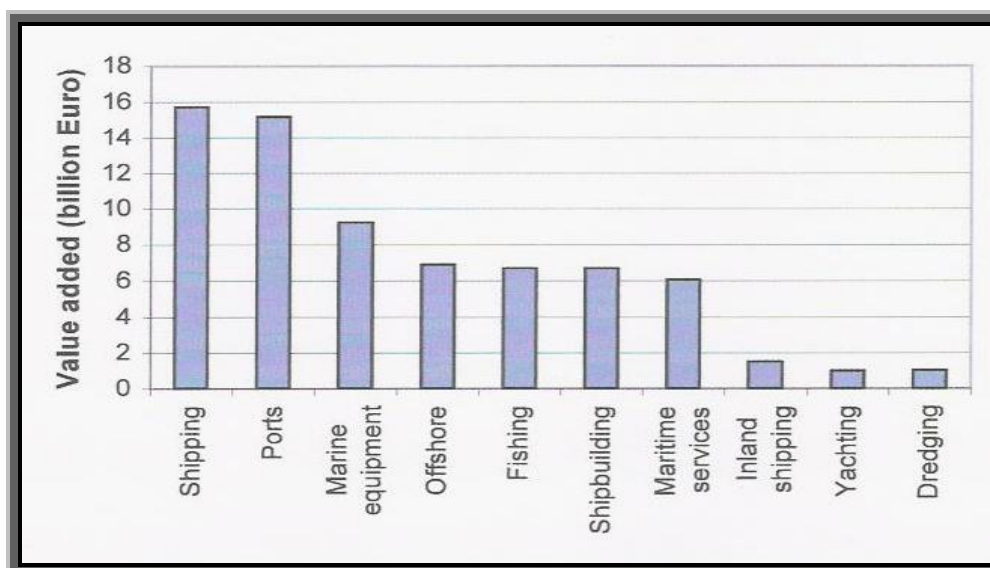


Figura 10. Valor Acrescentado Directo por sector na UE – 15⁴⁰ e Noruega, 1997

Fonte: WIJNOLST *et al* (2003, pg. 74).

Os dados que lhes serviram de base resultam de um estudo da Comissão Europeia sobre as indústrias marítimas da UE- 15 e Noruega (WIJNOLST *et al*, 2003, pg. 72). O sector dos Transportes Marítimos destaca-se dos restantes, com um VAB próximo de 16 mil milhões de euros, seguido de perto pelos Portos (cerca de 15 mil milhões de euros). Segue-se o Equipamento Marítimo, com um valor acrescentado de cerca 9 mil milhões de euros e os sectores Offshore, Pescas, Construção Naval e Serviços Marítimos, com valores variando entre 6 e 7 mil milhões de euros, sensivelmente. Os restantes sectores considerados por aqueles autores – navegação em águas interiores, navegação de recreio e dragagem – produzem, em 1997, um VAB inferior a 2 mil milhões de euros. A informação do Quadro 4, divulgada pela Comissão Europeia em 2005, permite quantificar a importância económica que diversos sectores marítimos têm para a Europa e avaliar o seu peso no contexto mundial. Dois sectores destacam-se do conjunto: os *Transportes marítimos* e as *Actividades turísticas marítimas*, embora este último produzindo um valor significativamente inferior ao primeiro – menos de metade. Ambos facturaram, em 2004, mais de 510 mil milhões de euros no Mundo e mais de 222 mil milhões na UE. A *Extracção offshore de petróleo e gás* é o terceiro sector mais importante, tanto a nível mundial como europeu. Observa-se

⁴⁰ Excluindo, naturalmente, a Áustria e o Luxemburgo.

ainda que a Europa é líder no sector da *Energia renovável*, produzindo cerca de 95% do total.

2004	VAB Mundial (milhões Euros)	VAB Europeu (milhões Euros)	Peso da UE no total Mundial
Transportes marítimos	342 743	151 137	44.1%
Actividades turísticas marítimas	168 189	71 812	42.7%
Extracção offshore de petróleo e gás	91 146	19 112	20.9%
Transformação de peixe/ produtos do mar	79 859	8 241	10.3%
Equipamentos marítimos	72 871	16 675	22.9%
Pesca	55 983	4 758	8.5%
Construção naval	37 746	13 143	34.8%
Portos	25 017	10 478	41.9%
Aquicultura marinha	23 876	3 483	14.6%
Sector dos navios de cruzeiro	12 000	2 365	19.7%
Investigação & Desenvolvimento	10 629	3 273	30.8%
Algas marinhas	5 988	n/a*	n/a
Comércio marítimo	6 840	2 736	40.0%
Tecnologias de informação Marítima	3 570	1 382	38.7%
Minerais e agregados	2 741	1 344	49.0%
Energia renovável	128	121	94.5%
Biotecnologia marinha	2 190	n/a	n/a
Telecomunicações submarinas	1 126	185	16.4%
Inspecção marítima	2 013	538	26.7%
Educação & Formação	1 537	n/a	n/a

Quadro 4. A importância económica de alguns sectores marítimos, ao nível europeu e mundial

(*n/a: não aplicável)

Fonte: Marine Industries Global Market Analysis. Irish Marine Institute, 2005, disponível no folheto *Factos e Números Marítimos* (Comissão Europeia), pg. 6.

A sua importância alarga-se a outros sectores como os *Minerais e agregados*, *Transportes marítimos*, *Actividades turísticas marítimas*, *Portos e Comércio Marítimo*, em que assegura entre 40% a 49% das vendas mundiais. Tem também alguma relevância em sectores como as *Tecnologias de informação marítima*, a *Construção naval* e a *Investigação & Desenvolvimento*, gerando entre 30% a 39% das vendas globais. É na *Pesca* e na *Transformação de peixe/produtos do mar* que a UE tem uma participação menos significativa no mercado mundial (8,5% e 10%, respectivamente).

Mais recentemente, em Outubro de 2008, foram divulgados novos dados sobre o emprego e o valor acrescentado produzidos pelos diversos sectores marítimos em todos os países da UE (e Noruega), agregados do seguinte modo (POLICY RESEARCH CORPORATION, 2008):

- 1) *Sectores marítimos tradicionais*⁴¹
- 2) *Turismo e recreação costeira e marinha*⁴²
- 3) *Pescas*⁴³
- 4) *Exploração de recursos marinhos (não vivos)*⁴⁴
- 5) *Outras actividades económicas relacionadas com o mar.*

O valor acrescentado directo gerado por todos estes sectores ascende 186 600 milhões de euros, o que corresponde a 1,65% do PNB da UE – 27 e Noruega (POLICY RESEARCH CORPORATION, 2008, pg. 6). O volume de negócios produzido por estas actividades situa-se entre os 400 mil milhões e os 500 mil milhões de euros. No conjunto, garantem cerca de 4,78 milhões de empregos directos, o que representa 2,25% do emprego europeu (POLICY RESEARCH CORPORATION, 2008, pg. 6). Os *sectores marítimos tradicionais* e o *turismo e recreação costeira e marinha* asseguram mais de 90% do emprego total gerado por aquelas cinco *Áreas* e produzem, igualmente, mais de 90% do VAB. O primeiro emprega cerca de 1,92 milhões de pessoas e produz um VAB de 123 400 milhões de euros na UE – 27 e Noruega, o que significa 1,09% do total

⁴¹ Incluem-se neste grupo os seguintes sectores: Navegação em águas interiores; Equipamento Marítimo; Serviços Marítimos; Trabalhos Marítimos; Marinha e Fiscalização (sem construção naval); Serviços Offshore; Náutica de recreio; Portos; Construção Naval; Transporte Marítimo.

⁴² Inclui Turismo costeiro e de cruzeiro.

⁴³ Inclui pesca marítima e em águas interiores, processamento de produtos da pesca e aquacultura.

⁴⁴ Inclui Agregados Marinhos.

do PNB desta área geográfica e 0,90% do emprego. Os países em que estes sectores assumem maior expressão, tanto ao nível do valor acrescentado como do emprego, são, como se pode verificar, o Reino Unido, a França, a Alemanha e a Itália.

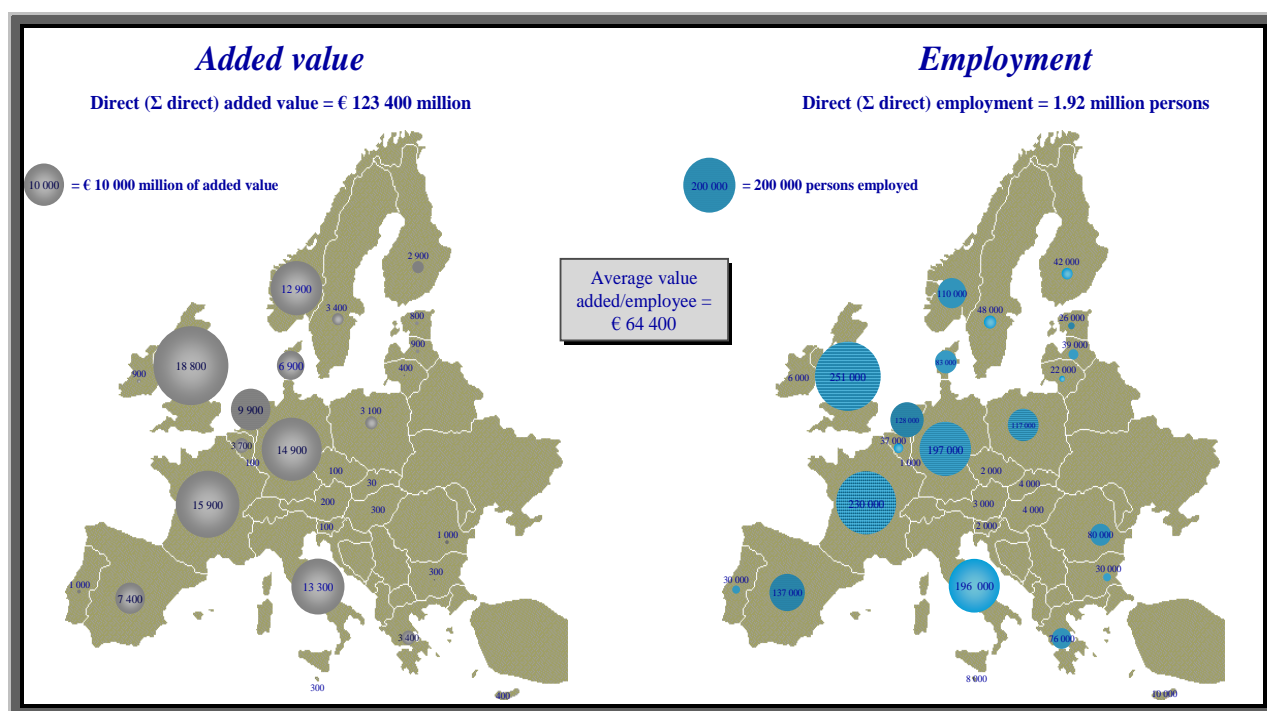


Figura 11. Valor acrescentado e emprego nos Estados Membros da UE e Noruega nos sectores marítimos tradicionais (Área 1)

Fonte: POLICY RESEARCH CORPORATION (2008, pg. 7).

O turismo e recreação costeira e marinha (Área 2) produz um VAB de 46 600 milhões de euros (ou seja, 0,41% do total do PNB da EU – 27 e Noruega) e emprega cerca de 2,42 milhões de pessoas (o que representa 1,14% do total do emprego da UE).

Destacam-se países como a Espanha (líder ao nível do VAB e do emprego no sector), a Itália, a França e a Grécia, na área mediterrânica, e o Reino Unido e Portugal, na atlântica (POLICY RESEARCH CORPORATION, 2008, pg. 7).

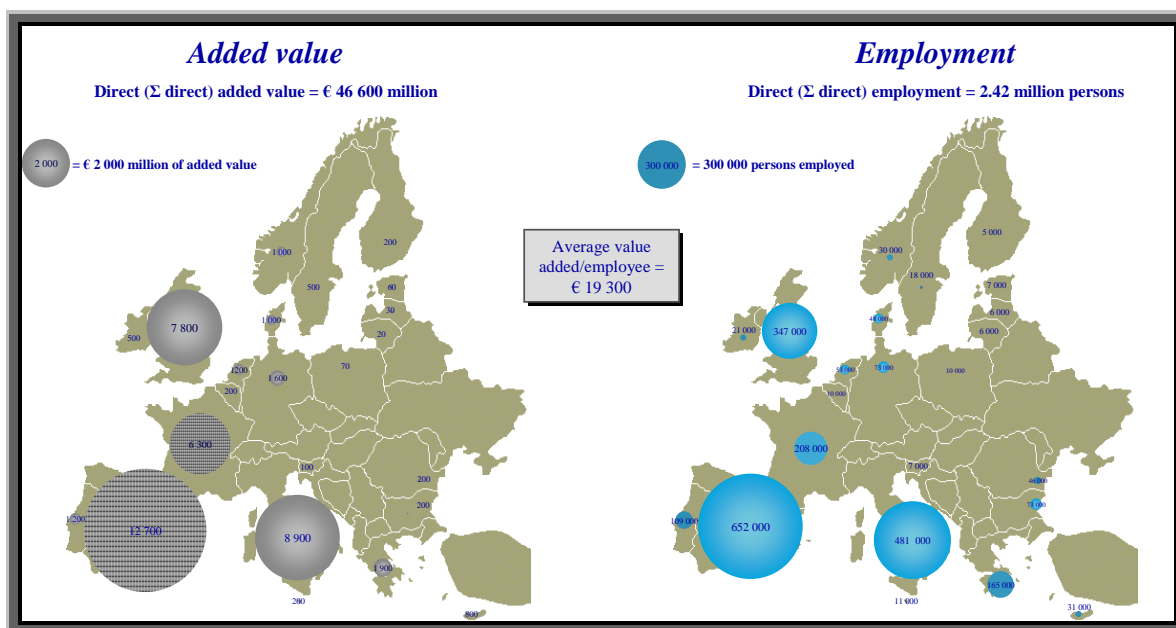


Figura 12. Valor acrescentado e emprego nos Estados Membros da UE e Noruega no *turismo e recreação costeira e marinha* (Área 2)

Fonte: POLICY RESEARCH CORPORATION (2008, pg. 7).

As *Pescas* (Área 3) geram um VAB de 16,2 mil milhões de euros, isto é, cerca de 0,14% do PNB da UE e Noruega, e garante emprego a 444 000 pessoas (o que equivale a 0,21% do emprego total).

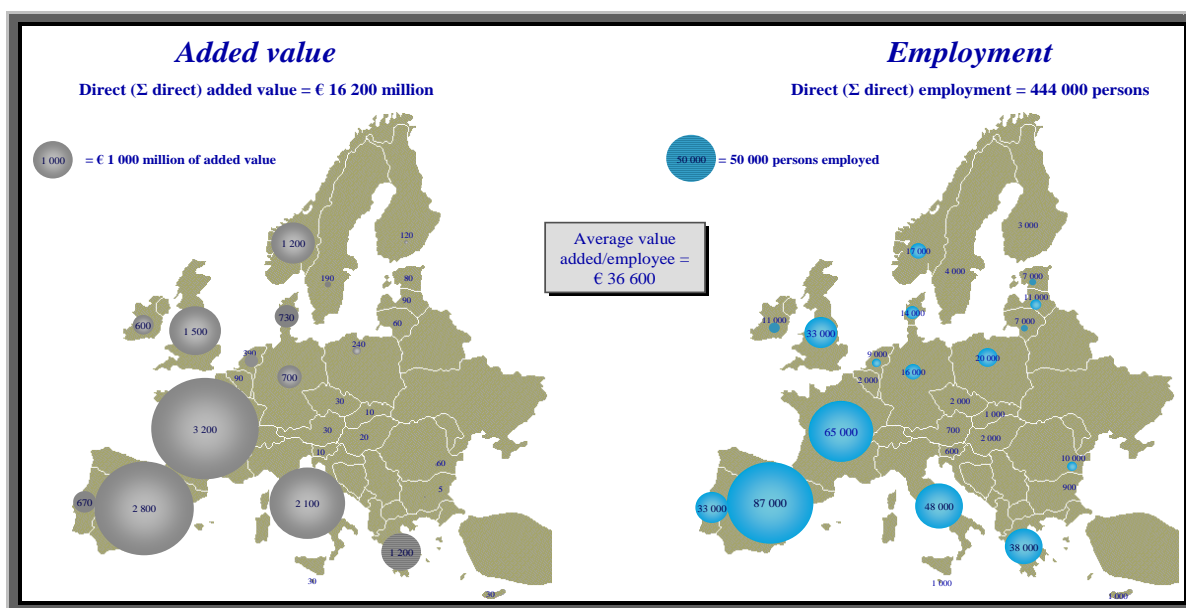


Figura 13. Valor acrescentado e emprego nos Estados Membros da UE e Noruega nas *Pescas* (Área 3)

Fonte: POLICY RESEARCH CORPORATION (2008, pg. 8).

Ao nível deste sector, destacam-se essencialmente países com costa mediterrânica, como a Espanha, a França, a Itália ou a Grécia. As duas *Áreas* restantes asseguram emprego directo a 2 800 pessoas e um VAB de 332 milhões de euros (POLICY RESEARCH CORPORATION, 2008, pg. 8).

À Europa é, hoje em dia, colocado o desafio de encarar os mares e oceanos, numa perspectiva internacional. As grandes questões actuais que, directa ou indirectamente, afectam a economia marítima europeia são de âmbito global: é o caso da escassez de *stocks* ou da redução da biodiversidade marinha, das alterações climáticas e de ameaças, como a pirataria ou o terrorismo. As áreas costeiras enfrentam ainda outros desafios como a ocupação excessiva e, muitas vezes, desordenada e desregrada do espaço ou o consumo exagerado de recursos. A importância crescente da UE, no contexto internacional da discussão dos assuntos marítimos, deve-se ao desenvolvimento que aqui atingiram sectores como o transporte marítimo, o turismo marítimo e costeiro, a exploração de recursos offshore, a investigação marítima, entre outros, como, aliás, ficou demonstrado.

Por tudo o que foi referido, a definição das linhas orientadoras de uma política para o sector é, deste modo, fundamental para o velho continente. Desde que a Comissão Europeia reconheceu e assumiu este desígnio, sobretudo a partir do início do século XXI, tem desencadeado acções, realizado eventos e promovido a divulgação de informação e o debate sobre os oceanos e os assuntos marítimos e a sua importância para a Europa, relembrando o passado, enaltecendo o presente e, principalmente, preparando o futuro.

1.3. AS BASES DE UMA POLÍTICA MARÍTIMA PARA A EUROPA

«Principles of good governance suggest the need for a European maritime policy that embraces all aspects of the oceans and seas. This policy should be integrated, intersectoral and multidisciplinary, and not a mere collection of vertical sectoral policies.»

EUROPEAN COMMISSION (2006)

O início do século XXI ficaria marcado, tanto ao nível europeu, como internacional (e também nacional), por uma nova visão para os mares e oceanos. Ao nível político, a Comissão Europeia procura concretizar uma efectiva “Política Marítima Europeia”. Neste sentido foi criada, em 2005, uma pasta dos Assuntos Marítimos, entregue ao Comissário *Joe Borg*, nomeado Comissário Europeu para as Pescas e Assuntos Marítimos. Partindo do pressuposto que os assuntos do mar devem ser vistos e tratados numa perspectiva integrada e integradora, procura-se compatibilizar o crescimento e prosperidade dos diferentes sectores marítimos (pescas, transportes marítimos, indústrias marítimas, turismo...) com a sua sustentabilidade e a do meio envolvente. A anterior visão, conotada com políticas sectoriais isoladas levava a que, por vezes, os seus efeitos gerassem conflitos ou incompatibilidades, o que comprometia ou inviabilizava o desenvolvimento integrado que presentemente se defende. Tudo isto, agora numa abordagem conjunta e de cooperação entre os Estados. O primeiro passo na construção desta política foi o lançamento do *Livro Verde Para uma Futura Política Marítima da União: Uma visão europeia para os oceanos e os mares*, em 2006, com o objectivo de promover um debate sobre a futura política marítima, procurando ainda contribuir para que os europeus adquiram uma nova consciência da grandeza do seu património marítimo, da importância dos oceanos e do potencial que estes significam para o bem-estar e o aumento das oportunidades económicas. O Livro Verde, considerado o documento fundamental da política marítima europeia, está estruturado em cinco capítulos principais, a saber:

- *Preservar a supremacia europeia em matéria de desenvolvimento sustentável das actividades marítimas*, partindo da premissa que a UE é, na realidade, uma potência marítima à escala mundial, assentando a sua importância em sectores como os transportes marítimos, a construção naval, o turismo costeiro, a produção de energia *offshore* e no potencial associado aos portos (que dinamizam toda uma área envolvente, pela atracção e fixação de actividades e serviços diversos, mas também à aquicultura, biotecnologia marinha, energias renováveis e turismo de cruzeiros). Seja em relação às actividades mais tradicionais, como a pesca ou a construção naval, ou às mais modernas, como a exploração de fontes energéticas renováveis (vento, marés, ondas...), é realçada a importância de se apostar em processos produtivos que assimilem o conhecimento e as novas tecnologias e que assegurem a capacidade de inovação, fundamental para reforçar a competitividade europeia, no contexto internacional. Esta questão não se deverá dissociar da vertente ambiental, dado que a poluição ou a exploração excessiva de recursos e de espaços costeiros poderão comprometer, no futuro, o desenvolvimento que se pretende e sem o qual a própria política marítima europeia perde a sua consistência. É também defendido que a Europa deve manter-se à frente no combate ao aquecimento global e alterações climáticas, pelas prováveis repercussões que estas possam vir a ter nos oceanos e ecossistemas marinhos, inibidoras de um modelo de desenvolvimento que se sustente na potencialização dos recursos do mar. Com vista a aumentar a atractividade das actividades marítimas é referido, ainda neste ponto, que a inversão na tendência de perda de activos passará pelo maior investimento ao nível da formação e ensino, ferramentas essenciais para se assegurar emprego sustentável. Defendendo-se que a atractividade e produtividade das actividades marítimas serão reforçadas significativamente se se operar de acordo com a lógica de *Cluster*, o Livro Verde faz, neste sentido, uma apologia a esta forma de organização, como estímulo importante à competitividade europeia;

- *Maximizar a qualidade de vida nas regiões costeiras*, onde ocorrem hoje em dia preocupantes pressões sobre o território e os seus recursos, fruto quer de uma ocupação intensa de carácter permanente (como foi já referido, nas regiões costeiras residem cerca de metade dos europeus), quer de uma ocupação turística que, marcada

por uma forte sazonalidade, tem consequências espaciais igualmente profundas. As ameaças à qualidade de vida nestas regiões abrangem, ainda, aspectos como a maior vulnerabilidade à ocorrência de catástrofes naturais, à erosão... Sendo o turismo uma actividade de extrema importância a nível sócio-económico e dependente das características naturais defende-se um turismo sustentável, capaz de fazer face a outros produtos e destinos (turísticos) emergentes. Ainda neste ponto, faz-se a apologia de uma gestão integrada das zonas costeiras, devendo privilegiar-se a escala regional/local, que permita uma identificação mais real de problemas/potencialidades e, por isso, uma intervenção mais eficaz. Todas as estratégias apontadas, tanto a nível sectorial como territorial, devem integrar uma vertente ambiental, de protecção e preservação de recursos e ecossistemas.

- *Fornecer os instrumentos para gerir as nossas relações com os oceanos*, através da divulgação e disponibilização de informação e dados sobre o meio marinho que possam ser colocados ao serviço das várias actividades e entidades que actuam no ordenamento espacial. Nesta perspectiva, identificar-se-ão novas oportunidades económicas, assim como se conseguirá uma maior eficiência nas actividades existentes. A política marítima que se pretende para a U.E. deverá, assim, “...criar instrumentos e métodos destinados a assegurar a coerência dos sistemas de ordenamento do espaço terrestre e do espaço marítimo, a fim de evitar duplicação da regulamentação e impedir a transferência para o espaço marítimo de problemas de ordenamento terrestre não resolvidos.” (Livro Verde, pg. 38).

- *Governança marítima*, assente no princípio da subsidiariedade, ou seja, uma governação que deve considerar as características específicas de cada região, defendendo-se que a política marítima, tendo sempre presente as normas e instrumentos definidos ao nível internacional, não deve ser concebida à margem do que se tem desenvolvido a uma escala mais local, ou seja, a que traduz a realidade de cada um dos Estados – membros da União. São ainda definidos como princípios de uma política marítima europeia:

- a necessidade de as decisões serem tomadas tendo por base pareceres técnicos e científicos de qualidade;
- a participação de todos os potenciais interessados ou envolvidos;

- a coordenação e a integração dos assuntos do mar nas restantes políticas da União;
- a fixação de metas a alcançar e a avaliação do desempenho.
- *Reivindicar o património marítimo e reafirmar a identidade marítima da Europa*, valorizando um passado rico de glórias associadas ao mar e o papel que a UE pode desempenhar no fomento de uma imagem identitária, ao nível europeu, em torno deste elemento e no incentivo a uma maior ligação entre as diferentes actividades marítimas.
- *Caminho a seguir – processo de consulta*, que terminou em 30 de Junho de 2007, após o que a Comissão apresentou ao Conselho e ao Parlamento Europeu o resumo dos resultados da consulta e as propostas do caminho a seguir. O envolvimento público teve como principal propósito a promoção do debate global sobre as iniciativas e estratégias a desenvolver. Desta consulta pública, que teve início em Junho de 2006, resultou uma Comunicação da Comissão (ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões) com as *“Conclusões da consulta sobre uma política marítima europeia”*⁴⁵. Quase cinco centenas de contributos foram enviados, provenientes de representantes de governos, empresas, instituições de investigação científica, Organizações Não Governamentais e cidadãos. Da análise dos temas focados neste processo de consulta é possível retirar algumas conclusões, nomeadamente:
 - que as entidades participantes são favoráveis a que esta política seja desenvolvida numa perspectiva integrada, em que possam ser considerados os interesses dos vários sectores económicos ligados ao mar;
 - que um princípio fundamental desta política deve ser o da “subsidiariedade”, uma vez que o êxito das medidas passa pela maior responsabilização, envolvimento e participação de quem por elas será afectado;
 - que, dada a natureza global das actividades ligadas ao mar, a UE deve privilegiar uma abordagem que respeite e integre o que, a este nível, existe e está a ser concebido à escala internacional;

⁴⁵ COM (2007) 574 final (10/10/2007).

- que os instrumentos necessários a uma gestão marítima sustentável passam pelo *ordenamento do espaço marítimo*, pela *vigilância* e pela criação de uma *rede de dados*, que possam ser monitorizados ao nível europeu, e pelo *financiamento* das medidas que materializam a política marítima europeia;
- que o diálogo e a participação, a par de uma gestão integrada, devem ser pilar desta política marítima que, agora, começa a esboçar-se;
- que a utilização dos mares e oceanos deve ser feita tendo por base uma gestão que concilie *competitividade* e *sustentabilidade*. A competitividade marítima europeia é potencializada pelo crescimento de sectores como os transportes marítimos, os portos, a construção naval, os serviços, o turismo..., numa estreita relação de dependência com a capacidade de inovação das empresas. Acrescente-se, ainda, que é, neste contexto, reconhecida a importância dos clusters marítimos, como motores de dinamismo e de crescimento económico do sector. A competitividade da UE passa também pela aposta em outros sectores, menos tradicionais, mais voltados para o futuro e dependentes da evolução tecnológica, de que são exemplo as energias renováveis, como a eólica ou a das marés.

Ao nível da sustentabilidade é feito um apelo a uma maior protecção do meio marinho, assente na vigilância e na aplicação de medidas de prevenção e de resolução de problemas como a poluição e a exploração excessiva de recursos. A investigação deve, assim, estar ao serviço de uma utilização sustentável e compatível com as regras que existem ao nível internacional. A preservação dos meios marinhos e costeiros é considerada fundamental para a prosperidade e sustentabilidade económica de sectores como a pesca e o turismo e tantos outros que, de forma mais ou menos directa, com eles estão relacionados. Também a necessidade de se apostar na formação dos recursos humanos foi referida pelos participantes nesta consulta pública. *Abordagem integrada, Subsidiariedade, Sustentabilidade, Competitividade, Formação, Conhecimento/Investigação, Acção e Participação Pública* destacam-se, assim, como palavras-chave deste processo de consulta de opinião que representa, sem dúvida, uma nova abordagem na concepção de políticas públicas e na aproximação aos verdadeiros intervenientes.

Nessa mesma data (10 de Outubro de 2007), a Comissão apresentou ainda uma outra comunicação⁴⁶, ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões, intitulada *“Uma política marítima integrada para a União Europeia”*. O objectivo foi definir as bases da governação e os instrumentos para a implementação de uma política marítima integrada na UE. Parte-se do pressuposto que somente a adopção de uma abordagem integrada e inter-sectorial, baseada na cooperação e na coordenação das diversas políticas relativas aos subsectores marítimos colocará a Europa em condições de dar resposta aos desafios que lhe são colocados pelas alterações climáticas, pela globalização..., baseada na investigação e na inovação tecnológica. São assumidos alguns projectos, considerados fundamentais para a política marítima europeia, nomeadamente:

- *“um espaço marítimo europeu sem barreiras;*
- *uma estratégia europeia para a investigação marinha;*
- *a elaboração pelos Estados – Membros de políticas marítimas nacionais integradas;*
- *uma rede europeia de vigilância marítima;*
- *um guia para o ordenamento do espaço marítimo pelos Estados – Membros;*
- *uma estratégia para atenuar os efeitos das alterações climáticas nas regiões costeiras;*
- *uma redução das emissões de CO₂ e da poluição causadas por navios;*
- *a eliminação da pesca pirata e das práticas destrutivas de arrasto pelo fundo no alto mar;*
- *uma rede europeia de clusters marítimos;*
- *um reexame das exclusões previstas na legislação laboral da União Europeia para os sectores do transporte marítimo e da pesca.”*⁴⁷

Como se pode verificar, à semelhança do que acontece ao nível das fronteiras terrestres, defende-se a supressão das barreiras à circulação marítima. A política marítima europeia assenta ainda na investigação, na vigilância, no ordenamento

⁴⁶ COM (2007) 575 final (10/10/2007).

⁴⁷ COM (2007) 575 final, pg. 3.

espacial, no atenuar das alterações climáticas, assim como na redução da poluição e, ainda, numa rede de *Clusters* marítimos.

Na Comunicação pode ler-se que a Comissão⁴⁸ “*instará os Estados – Membros a definirem políticas marítimas nacionais integradas*”, privilegiando o contacto com as regiões costeiras e envolvendo, assim, os maiores interessados e intervenientes neste processo; “*...apresentará, a partir de 2009, relatórios anuais sobre as acções da União Europeia e dos Estados – Membros neste domínio*”, fornecendo orientações específicas à aplicação das políticas marítimas nacionais; “*criará uma estrutura de consulta dos interessados*”, para permitir a troca de experiências e o acompanhamento da política.

São aqui considerados como instrumentos de uma política integrada: a vigilância marítima, através do reforço da cooperação entre os diversos Estados - Membros; o ordenamento do espaço marítimo e a gestão integrada das zonas costeiras, para o que a Comissão irá, no ano de 2008, disponibilizar um “guia” a tomar por referência na organização espacial destas áreas; a divulgação de dados e informação, para o que a Comissão criará uma rede, à escala europeia, de observação e de criação de informação sobre o meio marinho. Identificam-se, neste documento, cinco domínios fundamentais sobre os quais deverá incidir a política marítima integrada da União Europeia:

- *Maximização da utilização sustentável dos oceanos e mares*, através da criação de um espaço marítimo europeu sem barreiras, da valorização das estruturas portuárias, da aplicação de medidas de controlo ambiental restritivas, a par de um maior esforço no combate à poluição, do incentivo à formação de *Clusters* e de uma rede europeia de *Clusters* marítimos, do aumento do emprego qualificado no sector, da mitigação do impacto das alterações climáticas nas regiões costeiras, da aplicação de medidas conducentes a uma pesca sustentável e compatível com o meio natural e da promoção do desenvolvimento da aquicultura.

- *Construção de uma base de conhecimentos e inovação para a política marítima*, através de um maior apoio à investigação, para o que a Comissão se compromete a

⁴⁸ Idem, pg. 5.

apresentar uma estratégia europeia para a investigação, do incentivo às parcerias entre instituições de investigação científica, industriais e entidades políticas.

- *Maximização da qualidade de vida nas regiões costeiras*, através da promoção do turismo marítimo e costeiro, de uma maior divulgação de informação sobre financiamentos da UE a projectos que se destinem às regiões costeiras, da identificação dos riscos a que se encontram sujeitas estas áreas e da promoção de um maior aproveitamento das potencialidades associadas ao mar, em ilhas e regiões ultraperiféricas.

- *Promoção da liderança europeia nos assuntos marítimos internacionais*, através de uma maior cooperação com outras nações marítimas e da promoção da projecção no exterior da política marítima europeia.

- *Promoção da visibilidade da Europa marítima*, através da criação de um Atlas europeu dos mares, como forma de valorizar o património natural (marítimo) europeu e da divulgação de um dia europeu dedicado ao mar, que deverá ser celebrado todos os anos.

Como se pode verificar, a Comissão promove a formação de *Clusters* como forma de incrementar a competitividade e a produtividade das diversas actividades marítimas e de melhorar a imagem do sector. O conceito de *Cluster*, assente na articulação entre sectores, pressupõe que uma alteração num deles se repercute nos outros, pela partilha e cooperação ao nível da investigação, do conhecimento e dos processos produtivos, por exemplo. Os *Clusters* são, assim, defendidos como forma de estimular a competitividade de todo um sector ou grupo de sectores conexos. A sua aplicação tem sido bem sucedida em diversos países, tendo sido criada em 4 Novembro 2005, a *European Network of Maritime Clusters*, pelas organizações marítimas de 10 países: Dinamarca, Finlândia, França, Alemanha, Itália, Holanda, Noruega, Polónia, Suécia e Reino Unido. O seu objectivo é a partilha de conhecimentos e a promoção e fortalecimento dos *Clusters* marítimos dos Estados – Membros e da Europa. Assume-se como uma rede flexível, baseada na cooperação entre os membros. A figura 14 traduz, precisamente, a perspectiva integrada que a Comissão Europeia defende na abordagem dos diversos sectores marítimos e, simultaneamente, a escala de inserção territorial a que devem ser geridos estes assuntos – desde a local (regional) até à

internacional, passando pela escala nacional (realidade de cada Estado – Membro) e europeia (União Europeia).



Figura 14. Contributo para o Livro Verde (EMEC)

Fonte: COMISSÃO EUROPEIA (2006, pg. 22).

Neste contexto, a Comissão destaca a indústria (construção e reparação naval...), o transporte marítimo (navegação, portos...), os recursos (vivos e não vivos), a investigação, o sector público (no que inclui, entre outros, a governação, os serviços da Marinha, as associações e sindicatos) o lazer e o turismo (marítimo) e outros serviços e actividades, relacionadas com o sector marítimo...

Em síntese, consideramos ser fundamental a definição e implementação efectiva de uma política marítima no espaço europeu. Deverá, em nossa opinião, ser alicerçada em oito vectores:

- 1) ordenamento espacial de regiões costeiras (versus ocupação desregrada do solo);
- 2) progresso económico e social sustentável (versus crescimento económico baseado na visão dos oceanos como fonte inesgotável de riqueza);

- 3) utilização racional e equilibrada de recursos (versus consumo excessivo sem respeito por limites de sustentabilidade);
- 4) competitividade multisectorial (versus competitividade assente num ou dois sectores específicos);
- 5) aplicação da lógica de *Cluster* às estratégias de desenvolvimento dos sectores marítimos (versus crescimento segmentado de sectores isolados);
- 6) políticas integradas (versus políticas desarticuladas);
- 7) investigação e conhecimento ao serviço do desenvolvimento e do progresso económico e social sustentável (versus produção de informação somente ao nível teórico sem aplicabilidade real);
- 8) visão de futuro, assente em novos usos dos oceanos (versus visão de passado, assente somente em actividades e usos tradicionais).

A abordagem ao oceano carece, no contexto actual e futuro, de uma real, efectiva e duradoura mudança da perspectiva com que tradicionalmente estes assuntos eram entendidos. A título exemplificativo, citemos PITTA E CUNHA (2006, pg. 33), que defende que os oceanos não podem mais ser vistos como fonte inesgotável de recursos e que *«Uma nova abordagem aos oceanos deve, pois, materializar-se numa política marítima integrada, que se pretende que seja inovadora na governação do oceano e inovadora pela sua ancoragem profunda na ciência, na investigação e na tecnologia.»* E, ainda, que os *«Estados – Membros da União Europeia saberão ler os sinais do tempo e responderão positivamente à chamada da Comissão, participando activamente na elaboração de uma moderna política marítima europeia para o século XXI.»* Terminamos reproduzindo as palavras do ex- Secretário de Estado da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar⁴⁹ (João Mira Gomes) que, recordando a importância que Portugal tem em matérias relacionadas com o oceano, afirmou que a centralidade e a dimensão atlântica *“...dos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional, reforça o papel - chave que Portugal deverá desempenhar nos «Assuntos do Mar» no quadro da União Europeia, das relações transatlânticas, e como elemento de ligação privilegiada à Comunidade de Países de Língua Portuguesa.”*

⁴⁹ GOMES (2006, pg. 50).

2. OS *CLUSTERS* MARÍTIMOS NA EUROPA – ALGUMAS REFERÊNCIAS

2.1. O PAPEL DA UNIÃO EUROPEIA

«Why should we be concerned about the future of the European maritime cluster? If we aggregate all the European maritime countries than there is only one conclusion possible: Europe is a maritime superpower.»

ANDERSEN E WIJNOLST (2006)

Para a Comissão Europeia (CE), os *Clusters* têm um papel fundamental no incremento da produtividade, da competitividade e das oportunidades de prosperidade económica. Em consequência, tem vindo a promover a sua constituição. Destacando a importância da inovação e da partilha do conhecimento, tem também defendido que a concentração geográfica de empresas ou instituições que, de alguma forma, se inter-relacionam apresenta inúmeras vantagens que deverão ser valorizadas e fomentadas. Os *Clusters* permitem, assim, aos parceiros, um acesso à informação e ao conhecimento que, isoladamente, e com recursos mais limitados, dificilmente alcançariam. No caso concreto dos sectores marítimos, a Comissão tem difundido que o *Clustering* é uma forma de desenvolver sinergias entre as diferentes actividades económicas, auspiciando um promissor desenvolvimento da comunidade marítima europeia⁵⁰. Para a CE o vocábulo *Cluster marítimo* abrange, como demonstrado anteriormente, indústrias como a construção naval; os transportes marítimos e infra-estruturas (portos e terminais); recursos do oceano, explorados em actividades como a pesca ou a aquicultura; fornecimento de serviços; actividades de lazer, como navegação e desportos náuticos; organizações do sector público; serviços (como a guarda costeira, por exemplo), investigação e consultadoria.

Estão hoje em curso uma série de iniciativas neste domínio, procurando-se que a implementação de *Clusters*, à escala europeia, se traduza numa melhoria dos produtos e serviços marítimos e que a economia marítima seja cada vez mais importante. Além do aumento do emprego e do crescimento económico, da melhoria da qualidade de

⁵⁰ SEC (2007) 1406, de 17/10/2007.

vida nas regiões costeiras, é também atribuída aos *Clusters* uma dimensão de sustentabilidade ambiental, resultante da investigação científica e inovação estarem ao serviço das actividades marítimas, permitindo um modo de operar mais compatível com o meio natural e uma redução de impactos negativos daí decorrentes. Os *Clusters* poderão ainda melhorar a formação e qualificação da população activa do sector, contribuindo para o aumento da sua atractividade. A CE defende, assim, uma política marítima que possa *“garantir a melhor interacção entre todas as políticas da UE relacionadas – transportes, investigação industrial, formação e as políticas regionais e ambientais têm um papel a desempenhar na promoção do reforço que os clusters podem fornecer no sector marítimo.”*⁵¹

WIJNOLST *et al* (2003) afirmam que o fundamental num *Cluster* é o tipo e o número de sectores que o integram, neste caso, relacionados com o mar. Defendem que quanto mais extenso e abrangente for um *Cluster*, maior será o seu potencial de criação de sinergias e, assim, de progresso. Consideram que a educação, a formação e a inovação são condições essenciais para esse progresso, num contexto de competitividade crescente e permanente. No entanto, defendem que nem todos os sectores têm a mesma importância na dinamização de um qualquer *Cluster*. Como vimos, o sector marítimo europeu tem uma projecção mundial significativa, sobretudo em alguns dos seus segmentos. Em termos gerais, gera emprego, riqueza, fomenta as exportações e a internacionalização da Europa, permitindo-lhe um papel cimeiro em algumas matérias. Partindo do princípio que é necessário potenciar a vasta indústria marítima europeia e que, em muitos casos, as empresas do ramo continuam a ter dimensões reduzidas e a estar distantes geograficamente umas das outras, os mesmos autores defendem a complementaridade e a inter-relação entre as diversas actividades marítimas, como factor de sucesso do *Cluster*. Como referem (pg. 189), *“the rather fragmented way, in which the individual sectors of the maritime cluster are part of the larger EU economic policy agenda, reflects the problems that the maritime cluster encounter in most of the countries of Europe.”*

⁵¹ Disponível em <http://ec.europa.eu/maritimeaffairs>

A posição da CE é igualmente reforçada pelo Livro Verde, onde se pode constatar que a política marítima europeia assenta no pressuposto de que o aumento da produtividade e da competitividade e, mesmo, a melhoria da imagem e da atractividade do sector marítimo estão dependentes da articulação entre os diferentes subsectores, ou seja, é defendida, uma vez mais, a lógica de *Clusters*. Crê-se que a partilha do conhecimento, das inovações, de métodos de trabalho e de organização poderá revelar-se motor de desenvolvimento fundamental. Além de tudo, considera-se, neste documento que, apesar das indústrias marítimas estarem localizadas na costa, as suas repercussões fazem-se sentir no restante território. É reconhecido que a formação de *Clusters* marítimos em muitos países membros tem dado bons resultados, pelo que a política actual vai no sentido do seu reforço.

A já referida criação da *European Network of Maritime Clusters*, a dinamização e divulgação de uma Política Marítima Europeia defensora e promotora de *Clusters*, o impulso à criação e dinamização de clusters nacionais no seio dos Estados – membros e a elaboração de estudos sobre o sector marítimo e sobre os *Clusters* existentes e potenciais representam passos decisivos da CE no sentido da criação de um *mega-Cluster* marítimo de âmbito europeu.

Com o objectivo de se medir a *força* dos *Clusters* europeus (a nível nacional), foi divulgado o “*Star Method*” no já referido estudo da POLICY RESEARCH CORPORATION (2008), baseado na importância do emprego e do VAB nos sectores relacionados com o mar⁵² e na especialização que cada região tem na *Área* em causa (neste caso, são consideradas somente as três primeiras – relembre-se a composição de cada uma das *Áreas*, referidas em 1.2), num conjunto de três indicadores⁵³. O método (*Star Method*) pressupõe que se numa região apenas um indicador tiver valores elevados ser-lhe-á atribuída uma estrela de bronze. A estrela de prata será conferida a uma região que se destaque em dois indicadores e a de ouro às regiões que se evidenciam nos três indicadores. Em termos globais, uma região ter uma estrela significará que, num determinado sector, é representada por uma organização de *Cluster* marítimo de âmbito regional ou nacional.

⁵² Referido em POLICY RESEARCH CORPORATION (2008, pg. 8/9).

⁵³ “*Size*”, “*Specialisation*” e “*Focus*”, POLICY RESEARCH CORPORATION (2008, pg. 8/9).

Nos *sectores marítimos tradicionais* destacam-se algumas regiões de países como a Noruega, a Alemanha, a Itália e a França, ao nível do valor acrescentado, e a Polónia e a Roménia, ao nível do emprego. Em termos globais, verifica-se uma maior concentração destes sectores no litoral NO europeu.

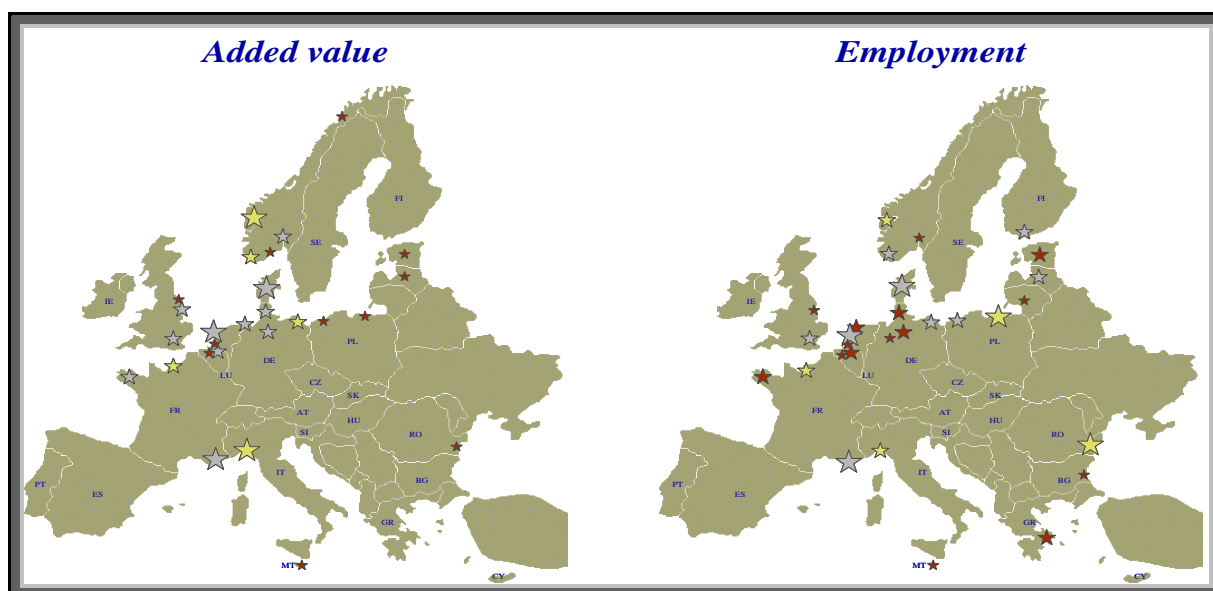


Figura 15. “Star Method” (valor acrescentado e emprego) na Área 1

Fonte: POLICY RESEARCH CORPORATION (2008, pg. 9).

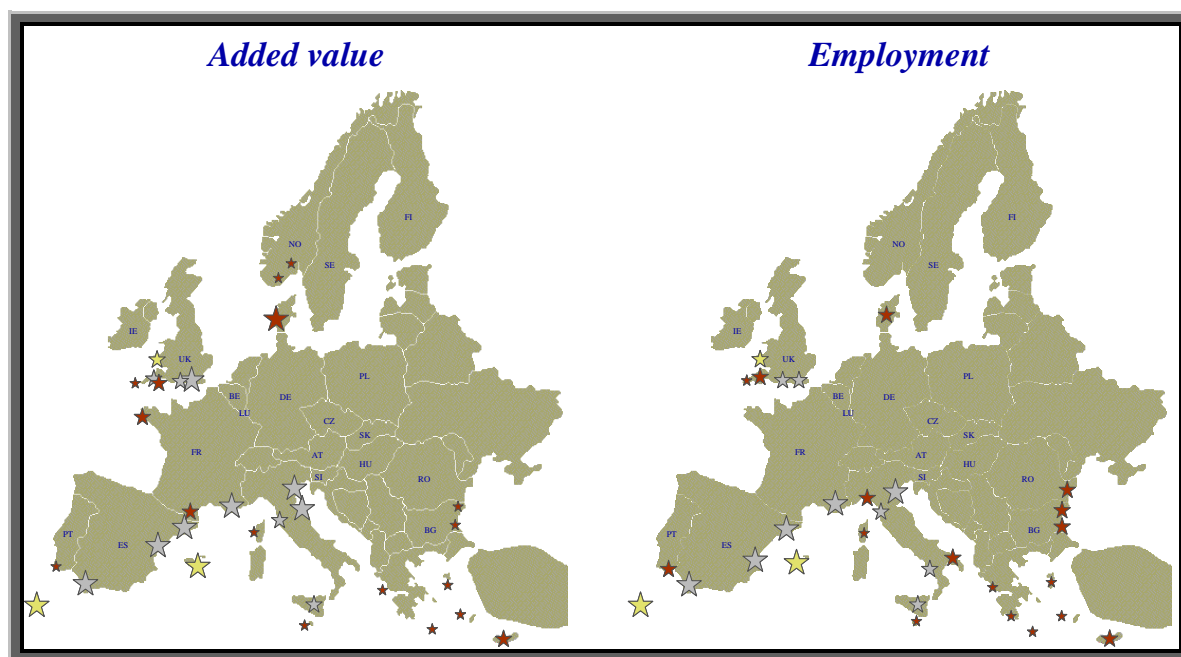


Figura 16. “Star Method” (valor acrescentado e emprego) na Área 2

Fonte: POLICY RESEARCH CORPORATION (2008, pg. 10).

Na figura 16 está representado o mesmo método aplicado à Área 2 – *Turismo e recreação costeira e marinha*.

Verifica-se uma maior concentração de estrelas de ouro nas regiões do sul do continente, nomeadamente nas regiões insulares espanholas. Além destas estrelas, é também visível uma significativa concentração das outras em toda esta faixa, abrangendo, deste modo, o litoral sul de França, Portugal e Espanha e, ainda, o litoral italiano, grego e romeno. Mais a norte, o destaque vai para o Reino Unido e Dinamarca. Na figura 17, o *método da estrela* é aplicado ao sector das *Pescas*.

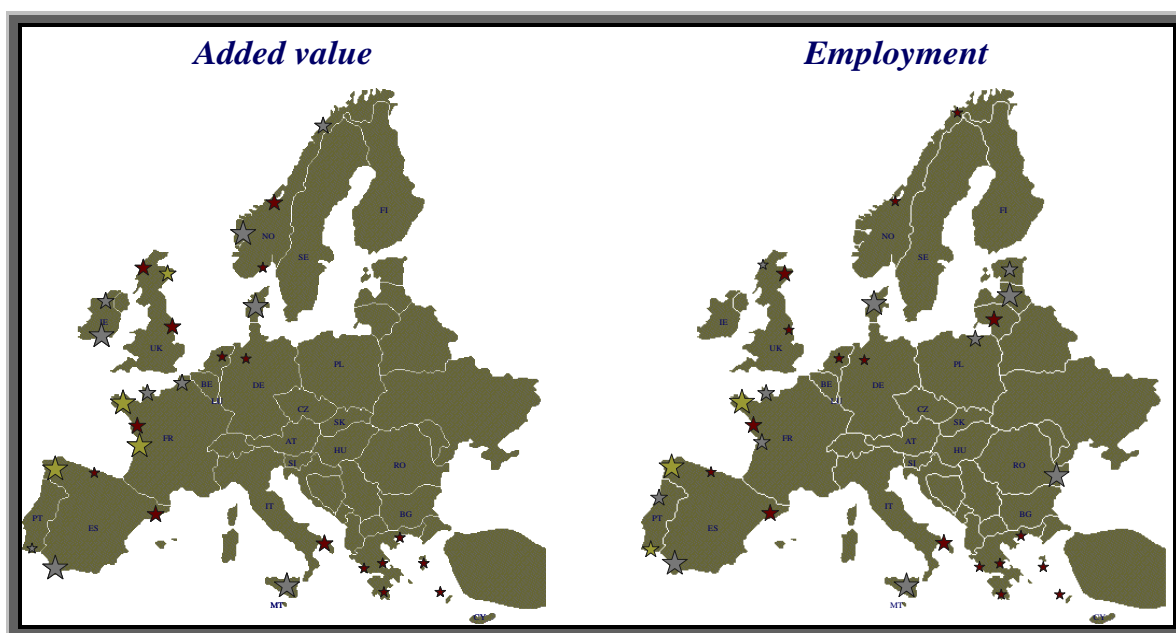


Figura 17. “Star Method” (valor acrescentado e emprego) na Área 3

Fonte: POLICY RESEARCH CORPORATION (2008, pg. 11).

Algumas regiões espanholas e francesas a merecerem algum destaque, pela presença da estrela dourada tanto ao nível do valor acrescentado, como do emprego. O NE escocês e o Algarve – a primeira região a nível do valor acrescentado e a segunda do emprego – a destacarem-se também deste conjunto.

O estudo referido (POLICY RESEARCH CORPORATION, 2008), resultado de uma iniciativa da CE (DG MARE), apresenta, ainda, uma análise da estrutura, financiamento e composição das organizações de *Cluster* marítimo dos dez países que integram a *European Network of Maritime Clusters* e a Espanha. Em termos globais, estas organizações resultaram de iniciativas *bottom-up* (ou seja, foram induzidas por

empresas e associações do sector), ainda que as organizações de *Cluster* marítimo da Alemanha e Dinamarca foram criadas por iniciativas governamentais, ou seja, *top-down*. Nestas o financiamento da estrutura é público, e por isso substancialmente superior, enquanto nas outras é total ou predominantemente privado. Na figura 18 estão representados os sectores que, em cada um dos países referidos, integram o *Cluster* marítimo.

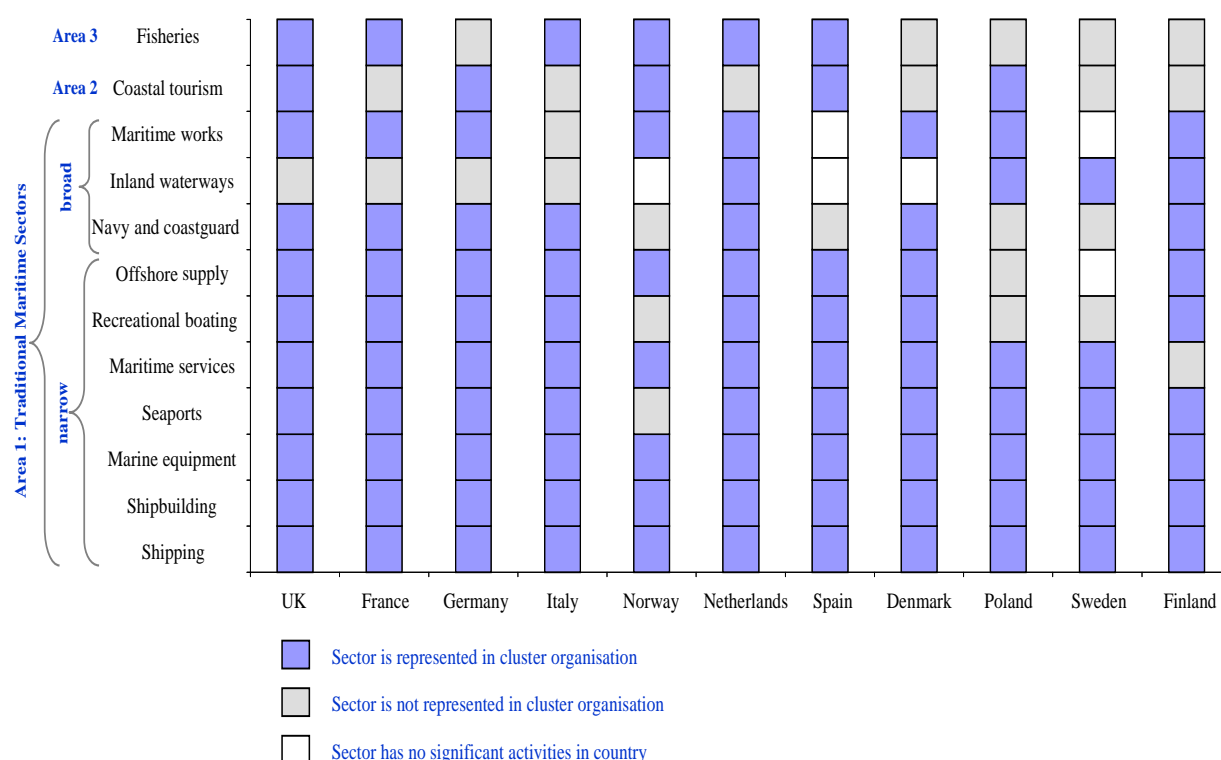


Figura 18. Composição sectorial das organizações de *Cluster* marítimo dos países da European Network of Maritime Clusters e Espanha

Fonte: POLICY RESEARCH CORPORATION (2008, pg. 20).

Os *Clusters* marítimos do Reino Unido e da Holanda são os mais completos, em termos de números de sectores (o primeiro apenas não integra a navegação em águas interiores e o segundo o turismo costeiro). Seguem-se os da Alemanha e da França, que integram dez dos doze sectores considerados no estudo. O *Cluster* sueco é o que tem menor número de sectores – apenas seis, sendo os da Noruega e da Polónia constituídos por oito. Os sectores mais representados são os Transportes Marítimos, a Construção Naval e o Equipamento Marítimo, encontrando-se em todas as organizações consideradas, seguidos dos Portos e Serviços Marítimos que fazem parte

de dez destas organizações. De ressaltar que a Pesca só está presente em seis *Clusters* e o Turismo costeiro em cinco.

As recentes iniciativas da UE na dinamização do *Clustering*, aplicado ao sector marítimo, têm procurado desenvolver e apoiar, por um lado, os *Clusters* (marítimos) dos vários Estados-membros e, por outro, contribuir para a constituição de um *mega-Cluster* europeu, através do qual a Europa se possa afirmar e competir internacionalmente. Como é referido no estudo (POLICY RESEARCH CORPORATION, 2008, pg. 19): *“The primary reason to establish a national and a regional maritime cluster organisation is to increase the competitiveness and the development of the maritime cluster and its organisations. Promotion and coordination are secondary reasons for establishing these organisations.”*

2.2. CASOS DE ESTUDO

A selecção de casos de estudo de *Clusters* marítimos europeus, que sirvam de referência para o caso português, implica tomar em linha de conta algumas perspectivas que, valorizando diferentes dimensões, sugerem as principais referências actuais no continente. Também, como ponto de partida, tomámos em consideração as palavras de PORTER (1994, pg. 153) ao referir que “...*examinar um Cluster estrangeiro concorrente pode levar a um conhecimento valioso sobre as dinâmicas de cooperação que as empresas e instituições locais desenvolveram com vista a elevar a sua competitividade*”. Assim, tivemos em consideração:

- a visão de VIEIRA MATIAS (2005), defensor de que a lógica dos *Clusters* já teria sido aplicada no passado, identifica como casos actuais de sucesso ao nível europeu: a Noruega, a Holanda, a Itália, o Reino Unido, a França, a Finlândia e a Dinamarca;
- a Fundação do Cluster Marítimo Espanhol, que considera uma referência os casos da Holanda, Alemanha, Itália e Noruega;
- a Comunicação da CE – *Commission Staff Working Document, Maritime Clusters* (2007), onde são reconhecidos como exemplos de *Clusters* de sucesso, o holandês, o dinamarquês, o inglês e o francês (“*pólos de competitividade*”);
- WIJNOLST (2006), em cooperação com a *European Network of Maritime Clusters*, consideram os casos norueguês, italiano, dinamarquês, francês, inglês, holandês e fazem uma referência ao *Cluster* alemão.

Sendo assim, na selecção dos casos de estudo, que a seguir se apresentam, procurou-se privilegiar a diversidade geográfica e socio-económica, por um lado, e a variedade de estruturas de *Clusters* marítimos, por outro. A abordagem a diversas experiências europeias, nesta matéria, pretende constituir-se como uma mais-valia na estruturação da nossa proposta de *Cluster* do mar português, que adiante se apresentará. Tendo também em consideração a nomenclatura dos países europeus apresentada por CARVALHO (1995), e referida no ponto 1.1. deste capítulo, seleccionámos:

- a Noruega, considerado *país marítimo*⁵⁴ e por ser uma referência ao nível da implementação bem sucedida de um *Cluster* marítimo, não só no contexto do continente europeu como também mundial;
- a Holanda e o Reino Unido, *países atlânticos*. O primeiro por se tratar de um caso de indiscutível importância à escala europeia, o segundo pelo elevado valor acrescentado produzido, como referido anteriormente;
- a França, como exemplo de país *atlântico-mediterrânico* e com um sector marítimo próspero e com peso na economia marítima europeia;
- a Itália, como exemplo de *país mediterrânico* que, com um litoral diferente dos casos anteriores, não deixa de ser uma potência marítima, além de que as suas características se aproximam mais da realidade portuguesa;
- a Espanha, pela singular posição que, juntamente com Portugal, apresenta no contexto europeu; pela proximidade geográfica, semelhança de características (físicas e socioeconómicas) que existem e pelas estreitas relações que, a vários níveis, os dois países mantêm; pela maior possibilidade de desenvolvimento de projectos conjuntos e estabelecimento de parcerias futuras e pela experiência recente, e bem sucedida, de criação de um *Cluster* marítimo.

⁵⁴ Relembre-se que o autor (CARVALHO, 1995) considera como *países marítimos* os do litoral norte do continente.

2.2.1. O CLUSTER MARÍTIMO NORUEGUÊS

A Noruega é, hoje em dia, uma referência inquestionável em matéria de *Clusters* marítimos. Uma linha de costa que ultrapassa os 85 000 Km de extensão e condições naturais austeras, fizeram deste território nórdico uma nação voltada para o mar e das suas gentes um povo de marinheiros. Há relatos de viagens a lugares distantes feitos pelos noruegueses desde o século IX. No entanto, vestígios encontrados por investigadores denunciam a ancestralidade da prática da navegação marítima, remetendo-a a épocas ainda mais recuadas da História. O mar foi sempre a base económica do país. A exportação de recursos naturais (como o peixe ou a madeira) sustentou, durante séculos, uma dinâmica e contínua procura de embarcações. E assim se foi construindo uma das maiores frotas do Mundo, a par de uma indústria marítima próspera.

O século XIX, com a Revolução Industrial, trouxe grande prosperidade à indústria de navegação. Já no século XX, a I Guerra Mundial originou a perda de quase metade da frota. Após este período conturbado, a economia norueguesa recomeçou a crescer e a frota a especializar-se no transporte de petróleo (anos 30). O segundo conflito mundial provocaria, mais uma vez, grande destruição na frota, após o que se segue novo crescimento. Nas décadas mais recentes, o contexto de globalização e a decorrente abertura dos mercados, com a crescente concorrência internacional, têm colocado alguns desafios a este como a tantos outros países. Apesar disso, a indústria marítima continua a ser uma das mais importantes, encontrando-se algumas das suas companhias de navegação entre as líderes mundiais em vários segmentos.

Na actualidade, o emprego assegurado pelas três primeiras *Áreas*⁵⁵ consideradas no estudo da POLICY RESEARCH CORPORATION (2008) ultrapassa os 156 mil postos de trabalho no país.

⁵⁵ Área 1 – Sectores Marítimos Tradicionais
Área 2 – Turismo e recreação costeira e marinha
Área 3 - Pescas

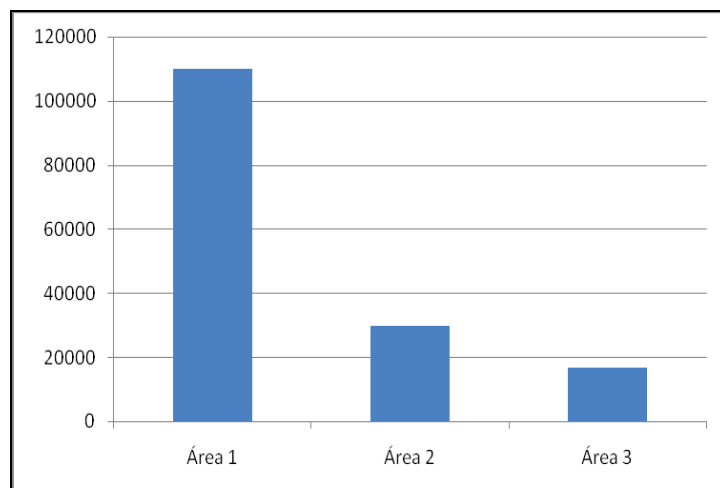


Figura 19. Emprego nas Áreas 1, 2 e 3 na Noruega⁵⁶

Nos sectores marítimos tradicionais (Área 1) o destaque vai para o sector *offshore*, a Construção Naval e o Transporte Marítimo que, em conjunto, garantem 78% (ou seja, 85 700 postos de trabalho) do total do emprego desta Área.

A indústria marítima norueguesa constitui-se como um verdadeiro *Cluster*, no qual se identificam três subsectores principais, a saber: Transportes marítimos; Serviços marítimos; Indústrias navais.

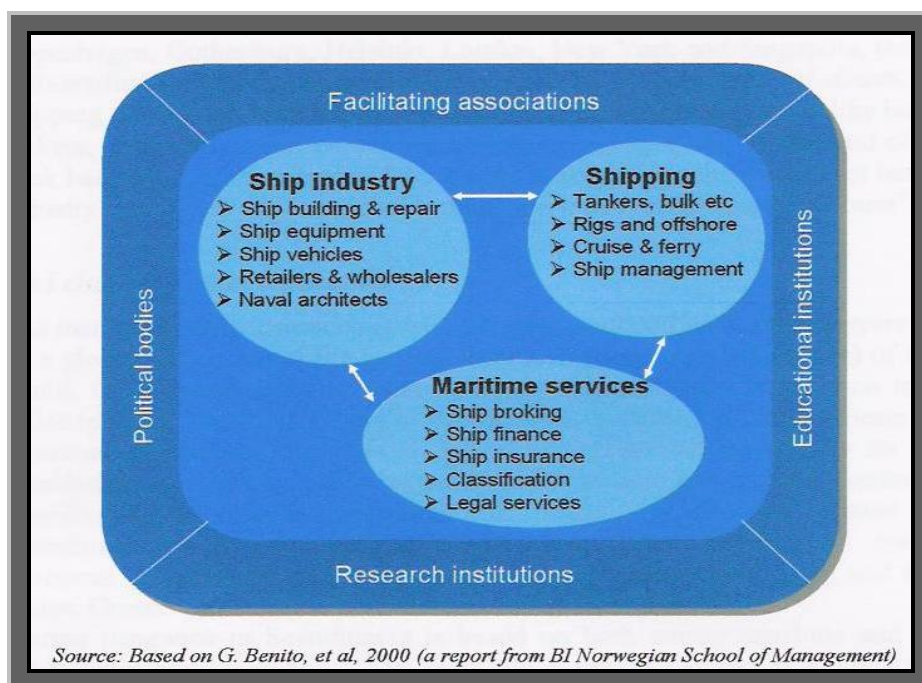


Figura 20. Estrutura do *Cluster* Marítimo Norueguês

Fonte: JAKOBSEN (2006, pg. 40).

⁵⁶ POLICY RESEARCH CORPORATION (2008)^a.

Buyer Seller	Maritime services	Marine equipment	Shipbuilding	Maritime works	Seaports	Shipping	Offshore supply	Navy	Fisheries
Maritime services						+++	+++		
Marine equipment		+	+++			+	+		
Shipbuilding			+			++	+	+	+
Maritime works									
Seaports						++			
Shipping						+			
Offshore supply							+++		
Navy									
Fisheries									

+++ : very strong relation

+: mediate relation

++ : strong relation

blank: weak or no relation

Quadro 5. Relações inter-sectoriais no *Cluster* norueguês

Adaptado de POLICY RESEARCH CORPORATION (2008)^a.

Algumas particularidades deste *Cluster* são apontadas como as principais razões do seu êxito, nomeadamente: a participação da banca, das principais companhias de seguros e de vários Ministérios (como o dos Negócios Estrangeiros, o do Comércio e Indústria e o da Educação); a integração da, já referida, dimensão educacional (através da participação de escolas, Universidades, centros tecnológicos...); a cooperação entre construtores, indústria auxiliar e armadores; a internacionalização desta indústria e a comunicação da actividade do *Cluster* à sociedade em geral e entre as empresas do sector.

Em termos gerais, procura-se:

- influenciar favoravelmente as políticas industriais do país, em favor do sector marítimo incluindo-o nas agendas políticas;
- defender e promover, internacionalmente, a indústria marítima norueguesa;

- reforçar e incentivar a cooperação entre as várias actividades do sector marítimo.

A importância da Noruega enquanto nação marítima é abrangente. No que diz respeito aos transportes marítimos, por exemplo, encontram-se aqui algumas das empresas mais importantes a nível mundial. Este é o subsector central do *Cluster* que, representando o grupo mais extenso, permite uma maior internacionalização do *Cluster* em si, além de que é um cliente exigente na aquisição de bens e serviços, o que favorece e estimula a contínua inovação. Ao longo da costa têm-se estabelecido fornecedores de serviços (Serviços Marítimos), a que as empresas de navegação recorrem com frequência, assim como estaleiros, portos e outros equipamentos. Nas Indústrias Navais destaca-se a construção naval, actividade com longa tradição no país, que ainda hoje persiste de forma expressiva ao longo do litoral. Nos últimos tempos, assistiu-se, contudo, a uma redução do número de estaleiros e a uma maior aposta na especialização. WIJNOLST *et al* (2003) afirmam que o subsector mais importante da indústria marítima norueguesa é o da navegação (transportes marítimos), representando, em 1998, cerca de 62% do número total de empresas do sector marítimo. No entanto, o *Cluster* inclui muitas outras indústrias, como as de exploração de recursos offshore e pesca, assim como a educação & investigação e a segurança. É também reconhecido por estes autores que a Noruega apresenta um dos *Clusters* marítimos mais completos do Mundo. Este *Cluster* não se localiza numa região específica, mas antes desenvolve-se ao longo da costa. A figura 22 tem assinaladas as áreas onde há concentração regional significativa das indústrias marítimas. É esta dispersão geográfica, juntamente com a dimensão do sector, o seu avanço tecnológico e a sua competitividade internacional que fazem desta indústria (marítima) uma das mais importantes do país. Ainda em WIJNOLST *et al* (2003) pode ler-se que alguns estudos de âmbito regional sobre o *Cluster* marítimo, permitiram concluir que há uma crescente especialização regional em áreas como: finanças, seguros, tecnologias de informação e comunicação, companhias de navegação, actividades de offshore, actividades relacionadas com petróleo, design de embarcações, investigação & desenvolvimento e pescas. A par desta especialização regional, assiste-se a uma crescente integração nacional da indústria marítima.

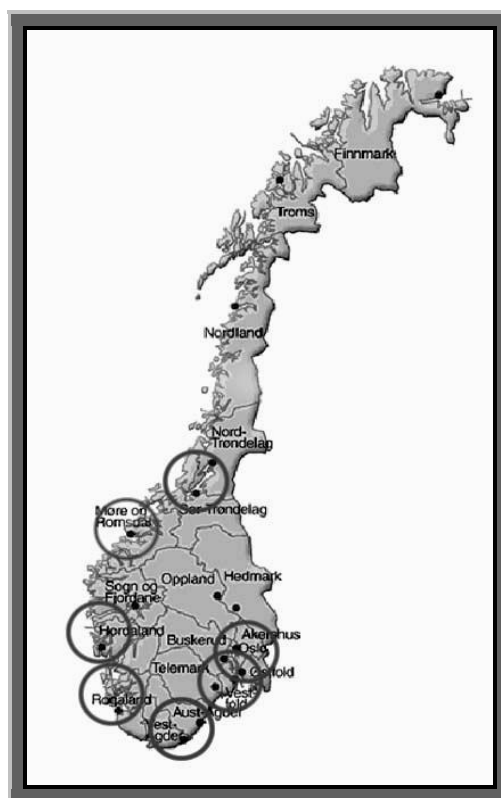


Figura 22. Concentração regional das indústrias marítimas na Noruega

Fonte: WIJNOLST *et al* (2003, pg. 151).

Na avaliação da operacionalização deste *Cluster*, WIJNOLST *et al* (2003, pg. 154), analisaram as ligações estabelecidas entre as diversas regiões da Noruega, nomeadamente as que integram a área territorial do *Cluster* marítimo. Verificou-se que essas relações são conseguidas através dos fornecedores e da cooperação entre as instituições, sobretudo ao nível do conhecimento. A avaliação da intensidade das ligações existentes dentro da indústria marítima, permitiu concluir que na Noruega as *empresas de navegação* são o actor central, uma vez que se relacionam intensamente com a maioria das outras indústrias dentro do sector. Também os *serviços de classificação*, os *consultores de navegação* e a *construção naval* têm várias ligações, consideradas de forte e média intensidade, com o resto das actividades marítimas. Há também algumas relações mais fracas dentro deste *Cluster*, como é o caso da educação, investigação & desenvolvimento com os restantes sectores industriais. Estas fortes ligações sectoriais existentes, tanto a nível nacional como internacional, combinadas com a especialização geográfica são um importante factor da

competitividade da indústria marítima norueguesa. Esta depara-se com alguns pontos fortes e algumas fraquezas ou debilidades, destacando-se:

- como pontos fortes: a longa história marítima do país; o volume de emprego; a elevada taxa de crescimento das actividades do *Cluster*; a diversidade de indústrias marítimas; o carácter flexível e vigoroso de muitas empresas de navegação; a existência de numerosas ligações entre as actividades (ou subsectores), o que cria mecanismos de melhoria do funcionamento do *Cluster*;

- como debilidades: a moderada competição no mercado regional e nacional; a deslocalização das empresas de navegação para outros países; a separação muito significativa entre a indústria do sector e a navegação e entre a educação & investigação e a indústria marítima; a reduzida competência tecnológica das empresas de navegação; o facto de a Noruega não oferecer uma imagem atractiva de localização, quando comparada com outras nações marítimas europeias.

Apesar destes pontos fracos, *“...Norway, will continue its’ role as one of the most innovative, environmental friendly and leading maritime countries of the world”* JAKOBSEN (2006, pg. 50).

2.2.2. O CLUSTER MARÍTIMO INGLÊS

Com uma linha de costa de 17 300 Km, o Reino Unido concentra cerca de 30% da sua população junto à costa. A importância do mar reflecte-se muito intensamente ao nível das trocas com o exterior - 95% do comércio externo é feito por via marítima. Alguns dos seus portos contam-se entre os maiores do Mundo. A sua frota de pesca, com cerca de 6800 embarcações, é a sexta maior da UE, sendo o terceiro país com maior volume de capturas de pescado e o segundo maior ao nível da produção aquícola (2005). Destacam-se como actividades marítimas mais significativas: a exploração *offshore* de petróleo e gás, os serviços marítimos (de que Londres é considerada o *centro* na Europa) e o equipamento náutico.

O *Cluster* marítimo do Reino Unido existe há décadas, embora até recentemente os diferentes subsectores que o integram tenham trabalhado isoladamente. O início do século XXI marcaria o início de uma nova abordagem, privilegiando-se as escalas nacional, regional e sub-regional ou local. Como refere BROWNRIGG (2006, pg. 93/94), *“It builds on a strong tradition of active trade and Professional associations in the maritime field and offers an opportunity to involve all relevant parties – companies, organisations and collective groupings, as well as individuals. The challenge in recent years – as now – is how to bring all of these energies together in an optimal way.”* A Comissão Europeia, através da DG FISHERIES AND MARITIME AFFAIRS, e ao abrigo da implementação da Política Marítima da UE, procedeu, em 2006, ao levantamento de dados nos vários Estados – membros sobre o emprego em todos os sectores relacionados com o mar ou com o uso dos recursos marítimos. O Quadro 6 apresenta o emprego gerado pelas actividades marítimas no Reino Unido. Três tipos de actividades marítimas podem ser individualizados pelo papel que desempenham no país, a nível de emprego – actividades turísticas ou recreativas, com grande potencial de crescimento, exploração de recursos energéticos *offshore* e navegação marítima.

A reparação naval é também um sector que tem crescido significativamente - os estaleiros ingleses geraram, em 2003, o segundo maior volume de negócios do sector, a nível europeu. O país lidera, ainda, na produção de recursos *offshore*, sobretudo ao nível do potencial eólico, tendo a Escócia investido também na produção de energia a partir das ondas e das marés.

Actividade marítima	Número de empregos
Turismo Costeiro (2004)	319 859
Portos e serviços relacionados (2004/2005)	42 150
Recursos offshore (2004/2005)	30 000 (directos) e 155 000 (indirectos)
Pescas (2002/2003)	33 534
Serviços Marítimos (2005/2006)	27 402
Navegação de recreio (2003)	26 400
Transporte Marítimo (2004/2005)	26 520
Construção Naval (2004)	24 000 (directos) e 50 000 (indirectos)
Equipamento Náutico (2001)	16 604

Quadro 6. Número de empregos nas várias actividades marítimas no Reino Unido

Fonte: DG FISHERIES AND MARITIME AFFAIRS (2006).

Os dados, mais recentes, da POLICY RESEARCH CORPORATION (2008) confirmam a grande importância do emprego na *Área* do turismo costeiro:

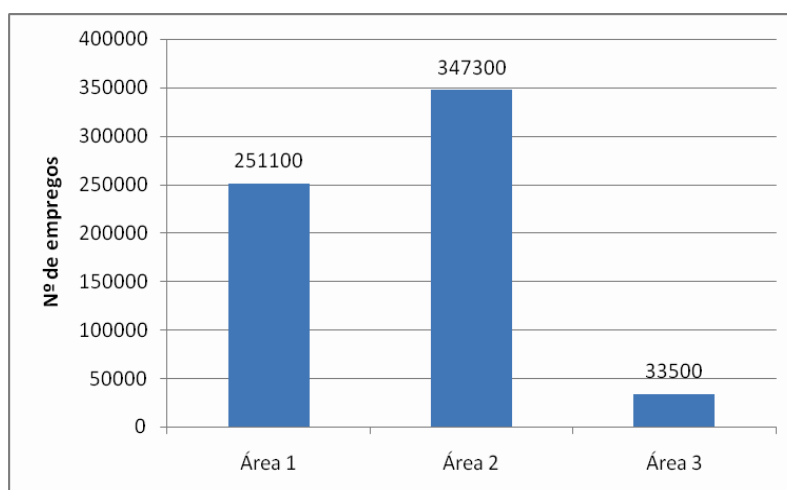


Figura 23. Emprego nas Áreas 1, 2 e 3 no Reino Unido⁵⁷

⁵⁷ POLICY RESEARCH CORPORATION (2008)^b.

Na *Área 1*, a Marinha é o principal empregador (com mais de 60 mil postos de trabalho), seguindo-se os Portos (cerca de 42 mil), a Construção Naval (mais de 32 mil) e o sector Offshore (30 mil). O Transporte Marítimo assegura cerca de 26 500 empregos⁵⁸. Com base nos dados divulgados pela mesma fonte, foi possível elaborar a figura 24, onde se esquematiza a composição sectorial do *Cluster* marítimo inglês. Tendo em conta a agregação de sectores feita por este estudo, o *Cluster* inglês é, como já foi referido, um dos mais completos, uma vez que apenas exclui a navegação em águas interiores.

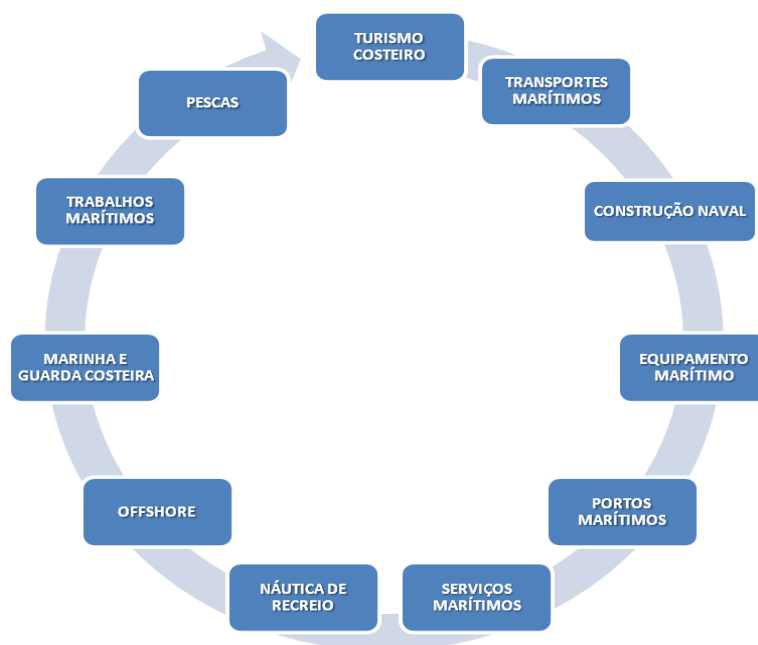


Figura 24. O *Cluster* Marítimo do Reino Unido

As principais relações que se estabelecem dentro do *Cluster* envolvem, sobretudo, os sectores do Equipamento Marítimo, Construção Naval, Transporte Marítimo, *Offshore*, Portos e Marinha.

A relação mais intensa parece verificar-se entre a Marinha (na compra) e a Construção Naval. Este último subsector mantém ainda uma relação forte (ao nível da compra) com o Equipamento Marítimo. Entre o Transporte Marítimo e os Portos verifica-se também uma forte relação, assim como no interior do sector *offshore*. De destacar as relações, embora mais modestas, que ocorrem entre a Construção Naval e o

⁵⁸ Idem

Transporte Marítimo ou as Pescas, por exemplo, ou ainda entre o *offshore* (na compra) e o Equipamento Marítimo (na venda).

Buyer Seller	Maritime services	Marine equipment	Shipbuilding	Maritime works	Seaports	Shipping	Offshore supply	Inland navigation	Recreational boating	Navy	Fisheries
Maritime services						+					
Marine equipment		+	++				+				
Shipbuilding						+				+++	+
Maritime works											
Seaports					+	++					
Shipping						+					
Offshore supply							++				
Inland navigation											
Recreational boating											
Navy											
Fisheries											

+++ : very strong relation

+: mediate relation

++ : strong relation

blank: weak or no relation

Quadro 7. Relações inter-sectoriais no *Cluster* inglês

Adaptado de POLICY RESEARCH CORPORATION (2008)^b.

Este *Cluster*, sendo um dos mais importantes do país, é coordenado pelo *Sea Vision UK*, um fórum que une as diversas organizações marítimas do país, em torno de áreas de interesse comum. O *Sea Vision UK* leva a cabo uma campanha, a nível nacional, de promoção do sector marítimo e de tomada de consciência da importância que o mar tem para o país e de atracção de mão-de-obra jovem para o sector. Assume-se como uma iniciativa de carácter nacional, regional e local, que une mais de 190 organizações e associações relacionadas com a vida marítima do Reino Unido, incluindo numerosos sectores, como os transportes marítimos, os portos, serviços financeiros e legais, a

navegação de recreio e actividades de lazer, o Governo, a Marinha, as pescas, institutos profissionais, etc. O *Sea Vision UK* pretende transmitir três mensagens, a saber:

- que o mar é importante para o Reino Unido (não só pelos recursos que oferece e actividades económicas que assegura, como também em matéria de ambiente, ciência e tecnologia, lazer...);
- que as actividades marítimas e o mar são essenciais para a qualidade de vida dos cidadãos;
- que o mar oferece um variado leque de oportunidades profissionais, que devem ser valorizadas.

Em 2002, o *Sea Vision UK*, procedeu ao levantamento estatístico do sector:

- em 1999/2000, a facturação do sector marítimo no país era cerca de 55 mil milhões de euros, com tendência crescente, sobretudo nos transportes marítimos;
- o sector gerava cerca de 250 mil empregos directos e igual número de empregos indirectos⁵⁹.

Foram considerados neste estudo os seguintes sectores: petróleo e gás natural (exploração offshore); transportes marítimos; construção naval; serviços marítimos; portos; Defesa; navegação de recreio; telecomunicações; I & D; educação e formação; pesquisa oceanográfica; segurança e salvamento; minerais e agregados e pescas.

A nível regional tem-se assistido à promoção dos *Clusters*, ainda que isolados uns dos outros. O *Sea Vision UK* pretende contrariar esta tendência e fomentar um modelo comum. Actua como um centro de comunicação para os seus parceiros, procurando, estrategicamente, participar em eventos públicos relacionados com as actividades marítimas e envolver activamente os seus membros. Como exemplos dos mais significativos *Clusters* regionais do país, BROWNRIGG (2006), destaca: o *Maritime London*; o *Marine South West*; o *Mersey Maritime* e o *Marine South East*. O primeiro foi fundado em 2000, com o apoio e assistência da *Corporation of the City of London*, para manter e reforçar a posição de Londres como centro marítimo, à escala mundial,

⁵⁹ Referido em BROWNRIGG (2006, pg. 95).

promover o sector dos serviços marítimos e atrair novos negócios relacionados com o sector para Londres e para o Reino Unido. Orientado para a região Sudoeste, o *Marine South West* foi constituído no mesmo ano com o objectivo de aumentar a competitividade das empresas do sector marítimo da região. Desde 2002, o *Mersey Maritime* é o *Cluster* marítimo de cerca de 1000 empresas sediadas em Liverpool. Visa promover a excelência em todas as actividades relacionadas com o mar em Merseyside e representar os interesses dos membros do *Cluster*. O *Marine South East* é uma iniciativa de cariz regional, desenvolvida para dirigir as necessidades do sector marítimo na região Sudeste. Procura identificar projectos que possam fomentar o crescimento do sector e trabalha em colaboração com as entidades que possam assegurar o crescimento económico do sector na região.

O século XXI, com o aparecimento do *Sea Vision*, significou, para o *Cluster* marítimo inglês, uma mudança na abordagem aos assuntos marítimos e um crescente envolvimento das várias partes interessadas – empresas, organizações, associações profissionais e indivíduos. “*The challenge in recent years – as now – is how to bring all of these energies together in an optimal way.*” (BROWNRIGG, 2006, pg. 94).

2.2.3. O CLUSTER MARÍTIMO ITALIANO

A *Federazione del Sistema Marittimo Italiano (Federazione del Mare)*, ou *Cluster Marítimo Italiano*, foi fundada em Maio de 1994, reunindo a maioria das organizações marítimas do país (pescas, construção naval, marinha mercante, navegação de recreio, seguros, administração portuária). O seu objectivo é a promoção, de forma integrada, das actividades marítimas, como um todo. É gerida pelo Presidente, eleito a cada dois anos, e pelo Conselho, constituído por dois membros representativos de cada uma das organizações. Existe também um Secretário - Geral que é eleito a cada três anos, para assegurar uma certa continuidade da administração da federação. A todos os seus membros é permitido o acesso ao Conselho. Não há um envolvimento do Governo na federação (iniciativa *bottom-up*), embora esta mantenha boas relações com a Marinha e com a Guarda Costeira. Dos vários projectos desenvolvidos destaca-se a publicação de um relatório (em 1998) sobre a dimensão social e económica da actividade marítima no país. Em 2002, seguiu-se um segundo relatório, com cariz marcadamente económico, onde seriam incluídas as actividades institucionais, além das industriais.

A federação distingue, pois, estes dois tipos de actividades marítimas:

- as *industriais*, incluindo os transportes marítimos e serviços de apoio, construção de embarcações mercantes, navegação de recreio e pescas;
- as *institucionais*, abrangendo a Marinha, a Guarda Costeira e as Autoridades Portuárias.

Em termos de composição sectorial, o relatório da POLICY RESEARCH CORPORATION (2008) considera que o *Cluster* marítimo deste país envolve as áreas representadas na figura 25.

Entre os sectores estabelecem-se relações (Quadro 8) de compra e venda de produtos e serviços que é particularmente intensa entre o Equipamento Marítimo (na venda) e a Construção Naval (na compra). Também existem fortes relações entre os sectores dos Portos e do Transporte Marítimo e no interior dos sectores do Equipamento Marítimo e da Navegação de Recreio. Outras relações, ainda que mais moderadas, ocorrem entre a Marinha e a Construção Naval, ou entre este sector e o das Pescas, por exemplo.

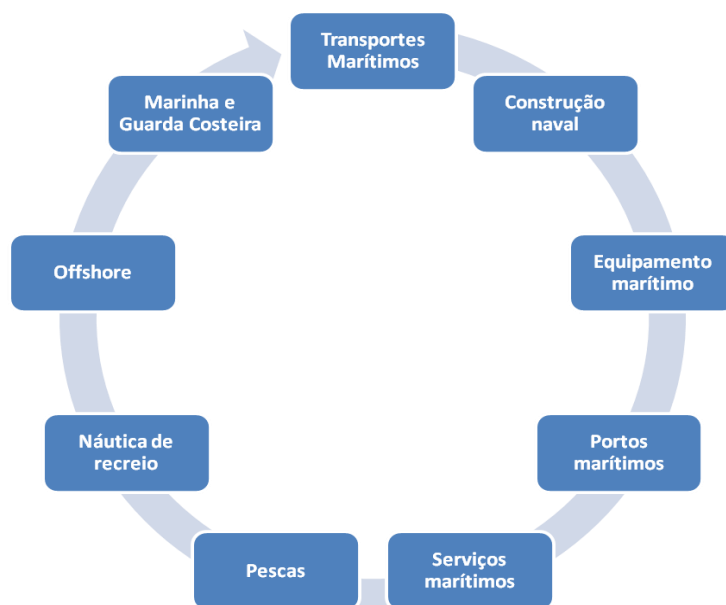


Figura 25. O Cluster Marítimo Italiano

Buyer Seller	Maritime services	Marine equipment	Shipbuilding	Maritime works	Seaports	Shipping	Offshore supply	Inland navigation	Recreational boating	Navy	Fisheries
Maritime services						+					
Marine equipment		++	+++						+		
Shipbuilding			+			+				+	+
Maritime works											
Seaports					+	++					
Shipping						+					
Offshore supply											
Inland navigation											
Recreational boating									++		
Navy											
Fisheries											

+++ : very strong relation

+ : mediate relation

++ : strong relation

blank : weak or no relation

Quadro 8. Relações inter-sectoriais no Cluster inglês

Adaptado de POLICY RESEARCH CORPORATION (2008)^c.

O sector marítimo representa 2,3% do PIB, produzindo quase 26,3 mil milhões de euros e empregando mais de 356 mil pessoas⁶⁰. Analisando a importância económica, por sector, ao nível das actividades industriais, conclui-se que os transportes marítimos lideram, seguidos da navegação de recreio – com um valor de produção de 12 600 e 5 150 milhões de euros, respectivamente. A construção naval, com uma produção avaliada em 2 500 milhões de euros, apresenta-se como o sector, dentro deste grupo, com uma posição mais desfavorável.

Sector de Actividade	Produção (milhões de euros)
Transportes marítimos	12 600
Serviços de apoio (transportes marítimos)	3 455
Construção naval (frota mercante)	2 515
Pescas	2 925
Navegação de recreio (incluindo o Turismo)	5 155

Quadro 9. Produção das actividades industriais

Fonte: Dados disponíveis em <http://forum.dutch-maritime-network.nl>, Maritime Cluster Reports: *Italian Cluster Presentation*.

Acresce a produção das actividades não industriais, ou seja, as *institucionais*, que ultrapassa os 2,6 mil milhões de euros⁶¹.

De acordo com os Censos de 2002, o sector marítimo era o sexto em contribuição para o PIB, com uma produção de 26 290 milhões de euros. Os transportes marítimos assumem a liderança na produção de riqueza dos vários sectores marítimos, para o que parece contribuir o facto de 60% do comércio externo italiano ser realizado por via marítima. Em 2006, a *Federazione* publicou um relatório com a análise do impacto sócio-económico deste *Cluster*. É aí reconhecida a importância de se atrair população

⁶⁰ Dados disponíveis em <http://forum.dutch-maritime-network.nl>, Maritime Cluster Reports: *Italian Cluster Presentation*.

⁶¹ Idem.

jovem para o sector marítimo e são indicadas as medidas que devem ser levadas a cabo para se conseguir um desenvolvimento económico compatível com o ambiente. É também reconhecido o papel central que o *Cluster* tem na estrutura produtiva da Itália.

Em 2004 o *Cluster* assegurava 122 386 empregos directos, num total de 333 609⁶². Como se pode verificar na figura 26, há três sectores que se destacam a este nível – o transporte marítimo, a navegação de recreio (incluindo as actividades turísticas) e as pescas.

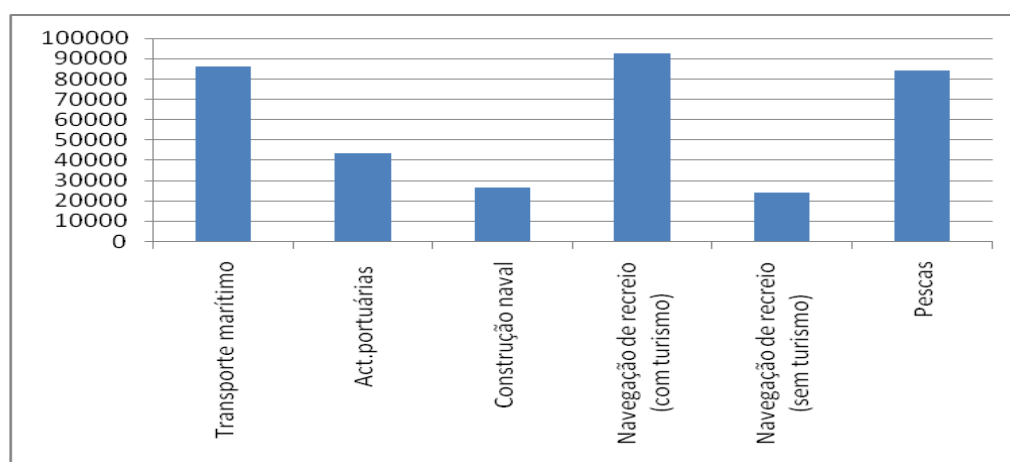


Figura 26. Número de postos de trabalho assegurado pelos diferentes sectores marítimos, em 2004

Fonte: Adaptado de ANTONINI (2006, pg. 57).

Os três sectores empregavam, nesse ano, mais de 263 mil pessoas, representando cerca de 79% do emprego total das actividades do *Cluster*.

O estudo da POLICY RESEARCH CORPORATION (2008), com uma agregação sectorial diferente, divulga os valores do emprego nas três grandes *Áreas* marítimas, anteriormente descritas, que se encontram representados na figura 27. De destacar que nos *sectores marítimos tradicionais* o principal sector empregador é o da Navegação de Recreio (com mais de 60 mil empregos). Outros sectores importantes aí incluídos são a Marinha (com 35 300), os Portos (com 26 mil), o Equipamento Marítimo, a Construção Naval e o Transporte Marítimo (cada um assegurando entre 24 mil e 22 800 postos de trabalho no país). A importância dos principais sectores

⁶² ANTONINI (2006, pg. 56)

marítimos, para a riqueza do país, pode avaliar-se pela informação apresentada no Quadro 10, que se refere à sua participação na formação do PIB nacional.

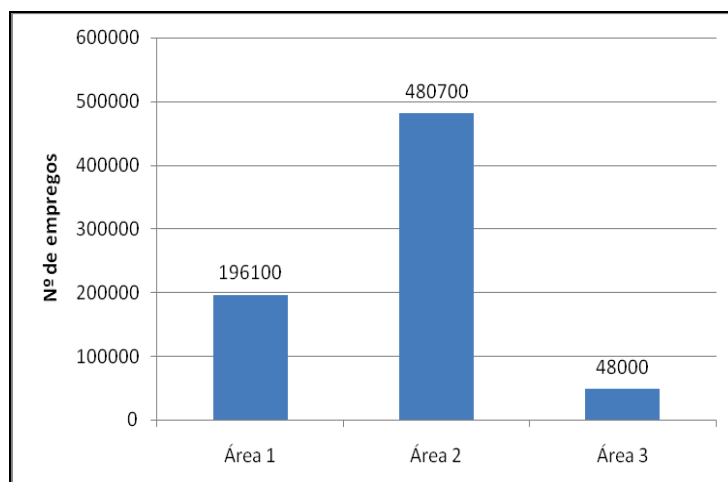


Figura 27. Emprego nas Áreas 1, 2 e 3 na Itália⁶³

Como se pode verificar, os Transportes Marítimos são quem mais contribui para esse indicador, assegurando quase metade do valor da riqueza gerada por estas actividades marítimas. As Pescas, as Actividades Turísticas e as Portuárias, logísticas de apoio ao transporte marítimo, garantem cerca de 40% do restante.

Sector de Actividade	Mil milhões de euros	(%)
Transportes marítimos	15.7	46,0
Pescas	4.4	12,9
Navegação de recreio	2.4	7,0
Actividades turísticas	4.6	13,5
Construção naval	2.5	7,3
Actividades portuárias logísticas e assistência ao transporte marítimo	4.5	13,2
Total	34,1	100

Quadro 10. Participação dos sectores marítimos no PIB (2004)

Fonte: Dados disponíveis em ANTONINI (2006, pg. 56).

⁶³ POLICY RESEARCH CORPORATION (2008)^c.

Ao *Cluster* marítimo italiano são reconhecidas potencialidades em matéria de desenvolvimento de circuitos financeiros; de aumento do rendimento nacional, pela contribuição para o PIB (a participação do *Cluster* no PIB passou de 2,4% em 2001 para 2,7% em 2004, de acordo com ANTONINI, 2006, pg. 62); de promoção do factor trabalho, pelo impacto que tem na criação de emprego; de contributo para a internacionalização do país e de modernização das actividades logísticas, devido ao papel dos operadores do transporte marítimo e das autoridades portuárias do país.

ANTONINI (2006, pg. 62), reforça a importância dos actores deste *Cluster* e do Governo na dinamização e desenvolvimento do sector marítimo do país quando diz: *“The Federazione Del Mare and its member organisations have long been engaged in drawing up strategic guidelines and initiatives aimed at sensitive areas of the cluster; the government forces are responsible for guaranteeing continuity of the initiatives of key importance to maintain the competitive strength of the Italian maritime system.”*

2.2.4. O CLUSTER MARÍTIMO HOLANDÊS

A Holanda, país de reduzidas dimensões, estrategicamente localizado junto ao Mar do Norte, é uma das mais proeminentes nações marítimas europeias. Com uma parte do território, a ocidente, abaixo do nível do mar, resultado de uma engenhosa obra de criação de *polders* e diques que permitiu conquistar área ao mar, a sua linha costeira estende-se ao longo de mais de 1 200 Km. A figura 8 (1.2.), anteriormente analisada, permitiu avaliar a importância que o mar tem para a riqueza do país - lembre-se que mais de 50% do seu PIB tem origem nas regiões costeiras. Aqui se encontra o maior porto da UE e um dos maiores do mundo – Roterdão. Cerca de 70 mil pessoas trabalham neste porto, tanto no sector dos transportes, como nas diversas unidades industriais que se encontram instaladas na área portuária. De acordo com dados de 2000⁶⁴, o valor acrescentado directo bruto deste porto e da sua área industrial ultrapassava os 6 mil milhões de euros, mais de 1,5% do PIB do país. Juntamente com o porto de Amesterdão, funciona como uma verdadeira porta de entrada na Europa, graças às suas características e localização estratégica. É graças a esta localização, na proximidade ou intersecção de importantes fluxos marítimos de bens, que os portos holandeses, operando como plataformas de transbordo de produtos de e para os restantes portos da Europa Ocidental e Báltica, se desenvolveram.

Desde cedo que o transporte e comércio marítimos e as pescas se firmaram como sectores estratégicos na economia do país. No entanto, na primeira parte do século XX, a Holanda afirmou-se como uma das nações líder ao nível mundial em sectores como a construção naval, equipamentos marítimos, portos, navegação fluvial, transportes marítimos, pescas, dragagens e navegação de recreio, entre outros. A segunda guerra mundial prejudicou significativamente as estruturas portuárias – o porto de Roterdão foi bombardeado – e os diversos sectores marítimos. Actualmente, a Holanda destaca-se na construção naval, ocupando o terceiro lugar ao nível da produção europeia. Em 2002, este sector empregava mais de 10 200 pessoas⁶⁵. A exploração de petróleo e gás natural no Mar do Norte é igualmente um sector relevante, garantindo cerca de 19 mil postos de trabalho em 2004/05⁶⁶. As empresas

⁶⁴ DG FISHERIES AND MARITIME AFFAIRS.

⁶⁵ DG FISHERIES AND MARITIME AFFAIRS (2006),pg. 8.

⁶⁶ Idem, pg.15

holandesas assumiram a liderança destes segmentos, tornando-se um dos pilares do *Cluster* marítimo do país. A navegação de recreio é também um segmento em crescimento, assegurando, em 2003, 20 700 empregos⁶⁷, sustentando-se na procura interna, dada a grande densidade de iates que existe por habitante.

Em 1994, a publicação de um relatório para o sector dos transportes marítimos, que chamava a atenção para o facto de apenas 30% do valor acrescentado produzido pelo sector poder ser atribuído a actividades no mar, sendo os restantes 70% originados *onshore*, em actividades directas ou indirectas, marcaria o início de uma mudança de atitude pelas empresas e pelo próprio Governo face ao(s) sector(es) marítimo(s). A tomada de consciência desta situação, levou a que os líderes das principais indústrias marítimas e o próprio Governo holandês, através dos Ministérios dos Assuntos Económicos e dos Transportes, tivessem unido esforços no sentido da criação da *Dutch Maritime Network*. A fundação com essa mesma designação, ganharia forma às mãos de alguns industriais do sector marítimo e levaria a cabo, em 1997, a promoção e fortalecimento do *Cluster* Marítimo Holandês. Em 1999 seria reconhecido que os sectores marítimos holandeses constituíam um *Cluster* marítimo, na acepção de PORTER. Esta conclusão era reforçada pelo facto de terem sido, na altura, identificadas as condições necessárias para tal, ou seja, ligações económicas entre as várias actividades e uma rápida difusão da inovação entre estas.

No relatório da POLICY RESEARCH CORPORATION (2008), são assumidos como sectores do *Cluster* holandês os seguintes:

⁶⁷ Ibidem, pg.12

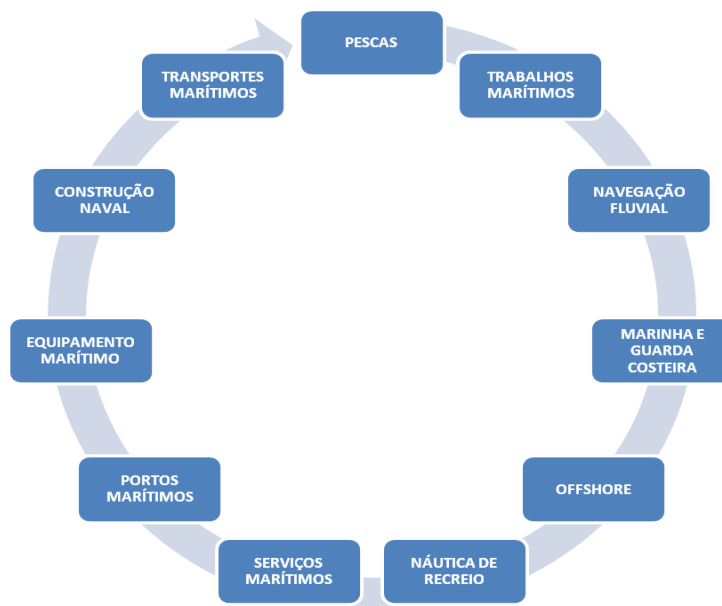


Figura 28. Os sectores do *Cluster Marítimo Holandês*

Constitui objectivo da Fundação *Dutch Maritime Network* promover a coesão e a visibilidade destes onze sectores, mas também apurar a sua importância económica para a economia nacional, as ligações entre as empresas que operam nas actividades marítimas e projectar as políticas que possam fortalecer as dinâmicas empresariais dentro do *Cluster*. A Fundação tem-se mostrado activa em matéria de comunicação, inovação, educação e mercado de trabalho marítimo. Colabora com as organizações comerciais e, em conjunto, trabalham no sentido de melhorar as políticas marítimas e a imagem do *Cluster* marítimo. Estas organizações assumem-se como elemento fundamental nas redes que se estabelecem, sendo o seu reforço condição imprescindível para as dinâmicas internas do próprio *Cluster*. Todas as organizações comerciais relevantes têm-se tornado membros da *Dutch Maritime Network*. JANSSENS (2006, pg. 108) refere um estudo de 2003 que referencia a *mobilidade* dos profissionais entre os diversos sectores marítimos:

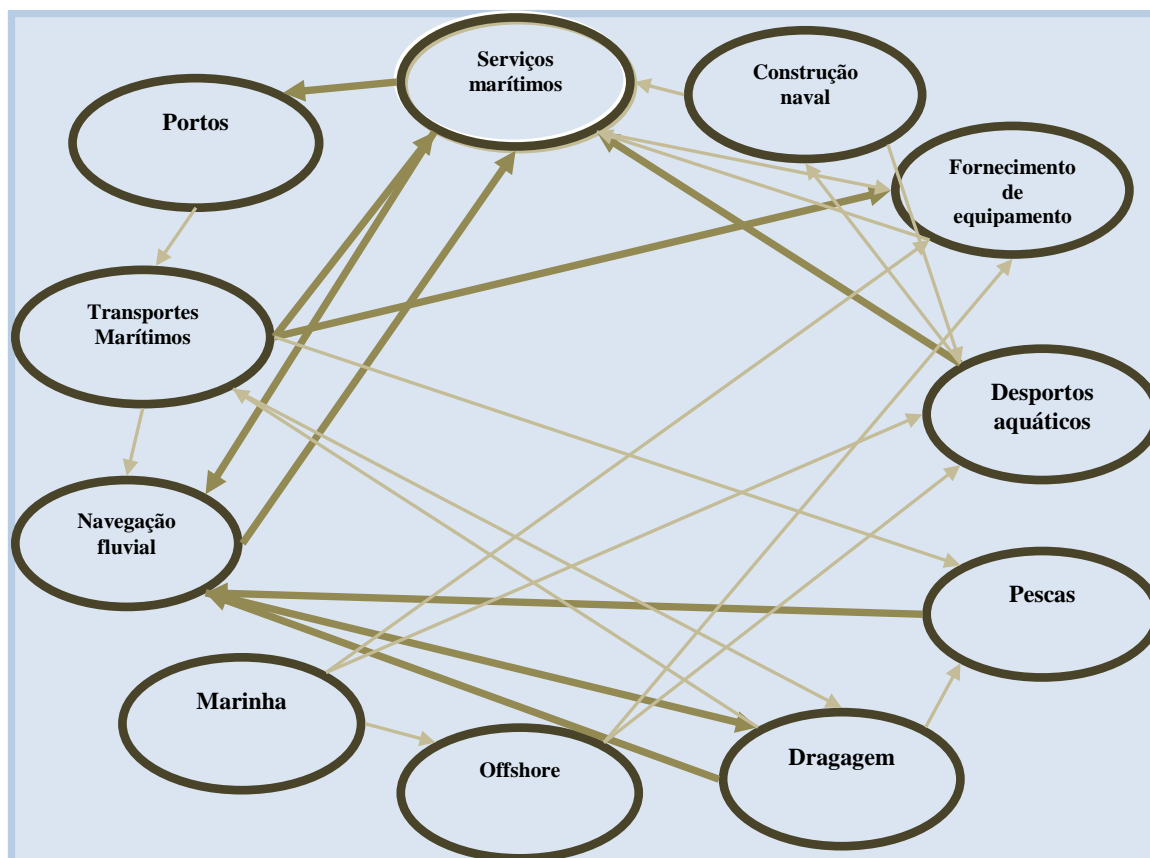


Figura 29. A mobilidade laboral no interior do *Cluster* Marítimo Holandês

Adaptado de JANSSENS (2006, pg. 108).

A mobilidade no *Cluster* é particularmente intensa entre a Navegação Fluvial e os Serviços Marítimos, a Dragagem e as Pescas, ou entre os Transportes e os Serviços Marítimos e o Fornecimento de Equipamentos. De qualquer modo, a grande mobilidade entre estes e os restantes sectores do *Cluster* parece ser uma realidade inquestionável. Na figura 30 encontram-se representadas as relações que se estabelecem dentro do *Cluster*:

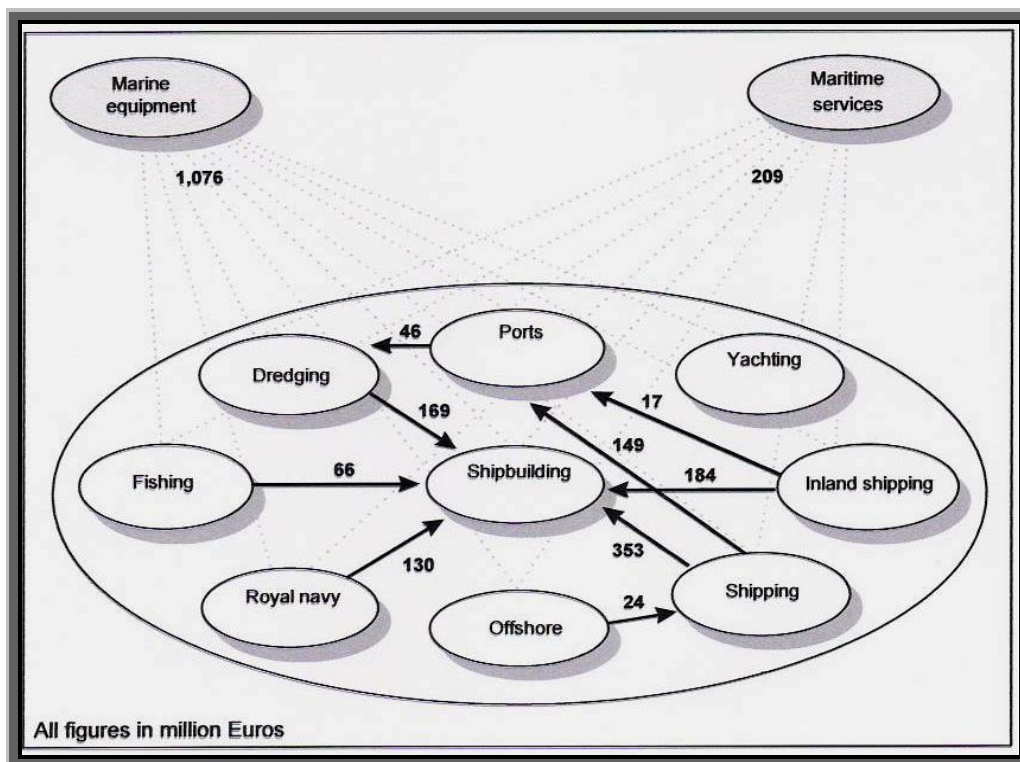


Figura 30. Relações inter-setoriais no *Cluster* Marítimo Holandês

Fonte: WIJNOLST *et al* (2003, pg. 135).

Como se pode verificar, as relações mais significativas envolvem dois sectores: os Equipamentos e os Serviços Marítimos, uma vez que têm ligação com todos os outros sectores. A Construção Naval tem também uma posição de destaque, uma vez que fornece embarcações para sectores como a Pesca, os Transportes Marítimos, a Navegação Fluvial, a Marinha e as Dragagens.

O estudo da POLICY RESEARCH CORPORATION (2008) apresenta também o panorama das principais relações que ocorrem dentro deste *Cluster*. De destacar as fortes ligações entre a Construção Naval e o Equipamento Marítimo, ou o Transporte Marítimo e os Portos, ou ainda dentro do sector *offshore*.

Seller \ Buyer	Maritime services	Marine equipment	Shipbuilding	Maritime works	Seaports	Shipping	Offshore supply	Inland navigation	Recreational boating	Navy	Fisheries
Maritime services											
Marine equipment		+	++	+			+				
Shipbuilding			+	+		+		+		+	
Maritime works				+							
Seaports					+	++					
Shipping											
Offshore supply							++				
Inland navigation								+			
Recreational boating											
Navy											
Fisheries											

+++ : very strong relation

+: mediate relation

++ : strong relation

blank : weak or no relation

Quadro 11. Relações inter-sectoriais no *Cluster* holandês

Adaptado de POLICY RESEARCH CORPORATION (2008)^d

Na *Dutch Maritime Network* participam institutos de investigação, Universidades, a Marinha e algumas dezenas de empresas. Assegurando o funcionamento do *Cluster*, “...the proximity of so many companies in such a limited geographical area has created an important interrelationship between companies, low transaction costs, low innovation thresholds and rapid diffusion of new knowledge”, (JANSSENS, 2006, pg. 110).

À semelhança do que acontece em outros países, o *Cluster* é gerido por vários departamentos de diversos Ministérios e não por uma só pasta. Nesta governação participam o Ministério dos Transportes, Obras Públicas e Gestão da Água (responsável pelos sectores das dragagens, portos, transportes marítimos e investigação marítima e educação náutica), os Ministérios da Agricultura e da Defesa, que detêm a pasta das

Pescas e da Marinha, respectivamente, e o Ministro dos Assuntos Económicos (que tem a cargo a construção naval, fornecimento de equipamentos marinhos e os sectores de *offshore*). Este Ministério é responsável pela inovação e pelo comércio externo, tendo nos últimos anos dado destaque aos *Clusters* com maior potencial à escala internacional, sendo o *Cluster* marítimo eleito como tal. Uma rede activa e de colaboração entre a *Dutch Maritime Network* e estes Ministérios parece ser a chave do sucesso do *Cluster* holandês.

A Dutch Maritime Network tem funcionado como uma rede muito activa, colaborando com a Rede Europeia de *Clusters* Marítimos e com a Comissão Europeia, organizando conferências sobre a política marítima europeia, reforçando e valorizando, assim, o papel do país como nação marítima às escalas europeia e internacional. Ao nível nacional, tem também demonstrado ser bastante útil na aproximação das organizações comerciais ao governo central. O *Cluster* marítimo holandês tem, assim, conhecido, nos últimos anos, uma evolução económica muito favorável, tanto a nível da produção total, como do VAB. A produção total teve, de 1997 a 2002, um aumento de cerca de 22%, enquanto o valor acrescentado registou um aumento de 19%, no mesmo período.

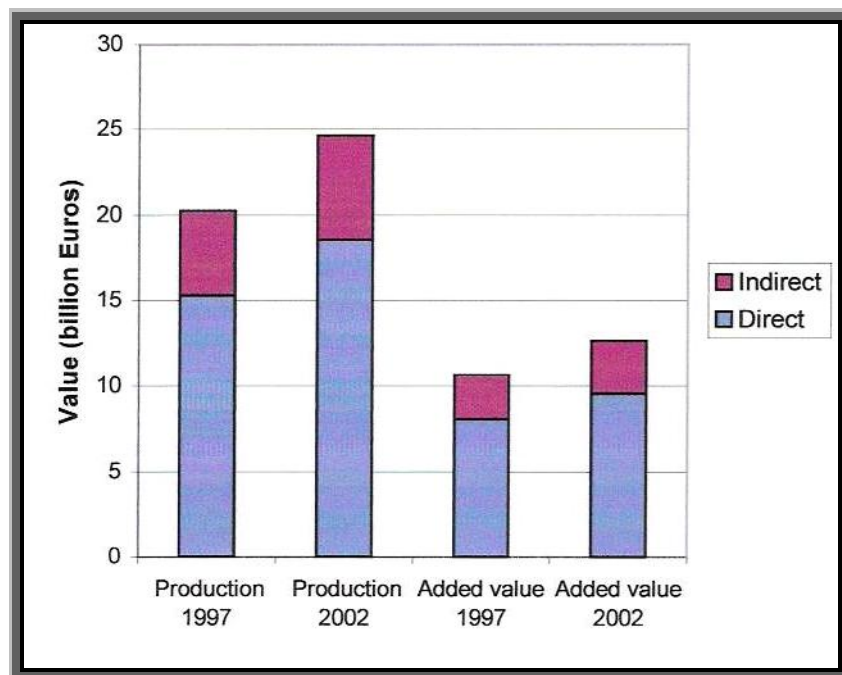


Figura 31. Evolução do *Cluster* marítimo holandês, 1997-2002

Fonte: WIJNOLST *et al* (2003, pg. 131).

Em termos de emprego, assegurando cerca de 135 mil postos de trabalho directos e 55 mil indirectos, destacam-se os sectores dos portos e offshore, cada um garantindo mais de 30 mil empregos.⁶⁸

O relatório da POLICY RESEARCH CORPORATION (2008) refere que mais de 120 mil empregos ocorrem na Área 1 – *Sectores Marítimos Tradicionais* – na qual se destacam os Portos (27 mil), o sector Offshore (mais de 18 mil), a Marinha (14 500), o Equipamento Marítimo (13 mil), a Navegação de recreio (12 200), entre outros; cerca de 53 mil na Área 2 - *Turismo e recreação costeira e marinha* – e 9 mil na Área 3 – *Pescas*.

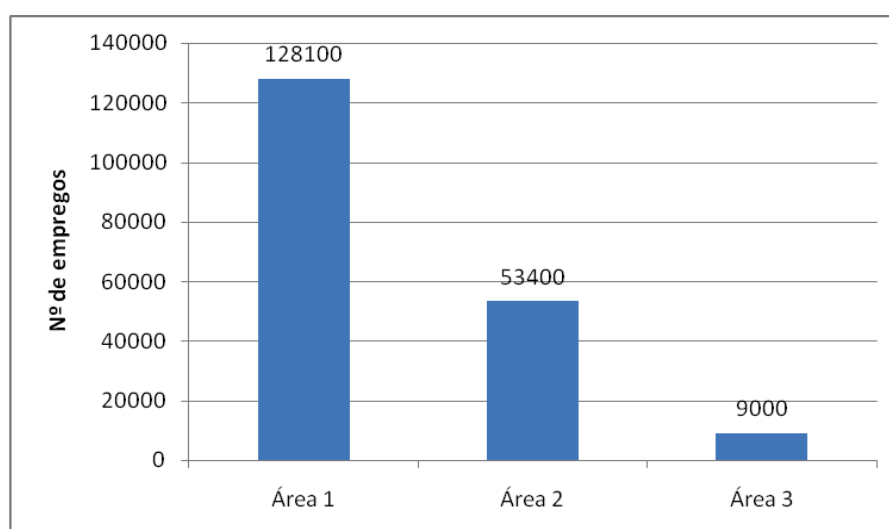


Figura 32. Emprego nas Áreas 1, 2 e 3 na Holanda⁶⁹

O segredo do sucesso deste *Cluster* parece ser o “*Cluster em si*”, desenrolando-se num misto de competição e complementaridade, afirmando-se como a base da economia holandesa. Como refere JANSSENS (2006, pg. 110), “... *the key factors that have shaped the maritime cluster in the Netherlands have been its location close to the sea with its easily accessible hinterland, the riches in and below the sea, and the determination and cooperation of its people defending themselves against the water while seizing its opportunities.*”

⁶⁸ WIJNOLST *et al* (2003, pg. 133).

⁶⁹ POLICY RESEARCH CORPORATION (2008)^d.

2.2.5. O CLUSTER MARÍTIMO FRANCÊS

Com uma linha costeira de cerca 5 mil Km, excluindo os territórios ultramarinos, a França é também uma nação marítima. Com uma situação geográfica privilegiada e uma ZEE de 955 mil Km², as vantagens do país, residem na diversidade das suas indústrias e dos seus serviços altamente competitivos. O VAB das actividades marítimas é de cerca 19 mil milhões de euros, assegurando mais de 500 mil postos de trabalho (directos e indirectos). O Quadro 12 apresenta o volume de emprego nas principais actividades marítimas no país, assim como o valor da sua produção:

Actividade Marítima	Empregos directos	(%)	Produção (mil milhões de euros)	(%)
Frota comercial	20 000	6,5	6,5	16,8
Portos	45 000	14,5	5	12,9
Construção naval e equipamentos	40 000	12,9	5	12,9
Offshore	25 000	8,1	5,4	14,0
Indústria náutica	50 000	16,1	3	7,8
Pesca e produtos do mar	55 000	17,7	5,7	14,8
Acção do Estado no mar	60 000	19,4	6	15,5
Investigação	4 000	1,3	0,6	1,6
Organismos de formação	5 000	1,6	0,6	1,6
Outras actividades	6 000	1,9	0,8	2,1
Total	310 000	100	38,6	100

Quadro 12. A importância económica de algumas actividades do *Cluster* marítimo francês

Adaptado de *Institut Français de la Mer* (2004, pg. 6).

O *Institut Français de la Mer* (IFM), entidade de onde emergiu o *Cluster* Marítimo Francês, reconhece a dificuldade que existe em separar as actividades que são marítimas das que o não são, pelo que considera o turismo litoral à parte daquelas actividades. De qualquer forma, estima para essa actividade cerca de 200 mil postos de

trabalho e uma produção da ordem dos 20 mil milhões de euros. A mesma entidade refere que se se tiver ainda em conta outras actividades indirectamente ligadas aos portos, então a importância do sector marítimo para o PNB nacional pode oscilar entre 5 e 10%.

Os dados da POLICY RESEARCH CORPORATION (2008) apontam para mais de 500 mil empregos nas três Áreas já identificadas – figura 33. Na Área 1, a Marinha é o principal empregador no país (mais de 55 mil empregos), seguindo-se a Construção Naval, o Equipamento Marítimo, os Portos e o sector *offshore* (cada um garantindo entre 30 800 e 26 800 postos de trabalho).

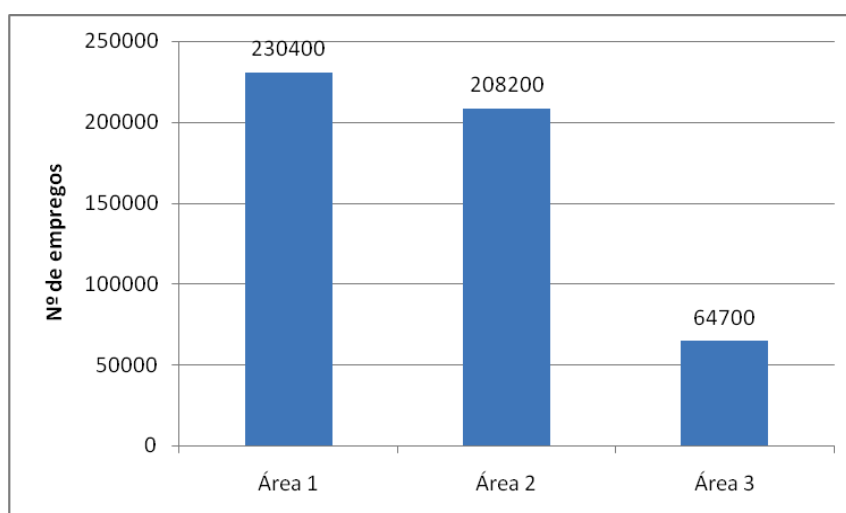


Figura 33. Emprego nas Áreas 1, 2 e 3 em França⁷⁰

A importância do sector marítimo não se esgota no emprego, como referimos anteriormente. Por exemplo, o transporte marítimo assegura 79% das importações e 71% das exportações francesas.⁷¹ A França, uma das grandes potências comerciais do Mundo, realiza assim grande parte do seu comércio externo por via marítima. O país dispõe de uma frota composta por navios de todas as dimensões e tipologias, sendo os armadores franceses considerados líderes mundiais ao nível das actividades marítimas de pesquisa e de serviços tecnológicos. Também a construção e reparação naval garante ao país um lugar entre os seis maiores no *ranking* mundial, sendo um dos

⁷⁰ POLICY RESEARCH CORPORATION (2008)^e.

⁷¹ INSTITUT FRANÇAIS DE LA MER (2004, pg. 5).

principais produtores de navios de pesquisa e de ferries de grande velocidade. Aqui é produzido 1/3 dos metaneiros em serviço no Mundo. A construção naval, integrando outros subsectores, funciona, por si só, como um *Cluster*, pois “*Construire un navire c’est construire un système dans lequel s’intègrent des sous – systèmes*” IFM (2004, pg. 12). Na exploração de petróleo e gás, subsector em franco crescimento, onde a França tem também algumas empresas líder, estima-se que mais de metade da sua produção será obtida, nos próximos anos, no *offshore* o que irá reforçar o papel do *Cluster* marítimo na economia nacional.

Os portos, englobando várias empresas e actividades logísticas e industriais ligadas ao sector marítimo, recebem, anualmente, 370 milhões de toneladas de produtos⁷². A sua localização estratégica, atlântica ou mediterrânica, torna-os *portas de entrada* privilegiadas na Europa, tanto para Norte, como para Sul ou Este. Também o sector das indústrias náuticas de recreio, voltado para a exportação, tem vindo a crescer nos últimos anos. Na pesca, a França ocupa o terceiro lugar do *ranking* das potências marítimas europeias. O sector, abrangendo a aquicultura, a produção e transformação de algas e a indústria de transformação de produtos do mar, assegura cerca de 55 mil postos de trabalho e factura 5 710 milhões de euros anuais para a economia do país.

A “Acção do Estado no Mar” diz respeito, sobretudo, à Marinha (55 mil efectivos) e à polícia marítima, que assegura a vigilância marítima, controla as pescas, as actividades de pesquisa e de salvamento no mar. Tem também um papel importante no controlo da poluição e do tráfico.

Os organismos de formação ligados ao sector marítimo, empregando cerca de 5 mil pessoas e produzindo cerca de 600 milhões de euros, contemplam formação nos transportes marítimos (escolas nacionais da marinha mercante, universidades com formação marítima...), na construção naval (formação dada em escolas profissionais e centros de formação profissional...), nas pescas e aquicultura (as mesmas instituições de formação para a navegação mercantil, escolas profissionais e organismos de formação específicos), para os serviços do Estado e na oceanografia (escolas próprias da Marinha, Escola Naval... e Universidades para os estudos oceanográficos). A França

⁷² VALLAT e PERENNEZ (2006).

tornou-se um dos países líder em matéria de pesquisa marinha e oceanográfica. Os principais organismos de pesquisa aplicada ao sector no país são:

- o *Institut Français pour la recherche et l'exploitation de la mer*, que tem por função estudar a evolução dos recursos do mar, indicar formas de exploração sustentável e melhorar os métodos de protecção do meio marinho e costeiro; tem um orçamento de 150 milhões de euros e emprega cerca de 1 400 pessoas⁷³;
- o *Service Hydrographique et Océanographique de la Marine*, responsável pelo Plano Nacional de Informação Náutica, recolhe e divulga informação sobre o meio marinho e elabora documentos com carácter operacional; dispõe de dez navios e emprega 800 pessoas⁷⁴;
- o *Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux*, com um orçamento de cinco milhões de euros e 50 postos de trabalho⁷⁵, actua ao nível da poluição das águas marinhas e interiores.

Existem, ainda ligados à pesquisa oceanográfica, o *Météo France*, o Centre National de la Recherche Scientifique sur l'Océanographie e o *Institut de recherche pour le développement*, completando um rol de instituições que, participando do *Cluster*, assumem um papel de grande importância na sua prosperidade e sucesso.

As actividades marítimas encontram-se organizadas em *Cluster*, desde Março de 2006, altura em que foi fundado o já referido *Cluster Marítimo Francês*, representando cerca de 120 federações e empresas. O Plano de Acção do *Cluster* centra-se em três eixos:

- *Lobbying*, na medida em que intervém como uma verdadeira organização de lobbying;
- *Comunicação activa e interactiva, externa e interna*, assumindo-se como uma espécie de plataforma de comunicação entre os membros;
- *Identificação e incremento das sinergias entre os vários subsectores ou actores marítimos franceses*.

⁷³ Dados disponibilizados pelo IFM (2004).

⁷⁴ Idem.

⁷⁵ Ibidem.

No estudo da POLICY RESEARCH CORPORATION (2008), o *Cluster* Marítimo Francês apresenta a composição representada na figura 34.



Figura 34. O *Cluster* Marítimo Francês

As relações que se processam entre estes sectores estão esquematizadas no Quadro 13, do que se destaca as muito fortes ligações entre a Construção Naval (na compra) e o Equipamento Marítimo (na venda) e entre a Marinha (na compra) e a Construção Naval (na venda).

Verificam-se, ainda, fortes relações entre o Transporte Marítimo e a Construção Naval e os Portos, entre a Marinha e o Equipamento Marítimo e no interior de sectores como o Equipamento Marítimo, a Construção Naval e o sector *offshore*.

Buyer Seller	Maritime services	Marine equipment	Shipbuilding	Maritime works	Seaports	Shipping	Offshore supply	Inland navigation	Recreational boating	Navy	Fisheries
Maritime services		+			+	+					+
Marine equipment		++	+++			+				++	
Shipbuilding			++	+		++			+	+++	+
Maritime works											
Seaports					+	++					
Shipping						+					
Offshore supply							++				
Inland navigation											
Recreational boating									+		
Navy											
Fisheries											+

+++ : very strong relation

+: mediate relation

++ : strong relation

blank: weak or no relation

Quadro 13. Relações inter-sectoriais no *Cluster* francês

Adaptado de POLICY RESEARCH CORPORATION (2008)^e.

Entre os principais actores do *Cluster* Marítimo Francês contam-se:

- sindicatos/associações empresariais (*Chambre Syndicale des Constructeurs de Navires* – CSCN; *Syndicat des industries des réparations navales*; *Union des Armateurs à la Pêche de France*; *Union des Ports Autonomes et des Chambres de Commerce et d'Industrie Maritimes*; *Groupement des Entreprises Parapétrolières et Paragazières*; *Groupement Industriel des Constructions et Armements Navals*; *Groupement Professionnel du Courtage d'Assurance Maritime et Transports*; *Armateurs de France*);
- comités representativos de algumas actividades (*Comité Français de l'équipement naval*; *Comité National des Pêches Maritimes et des Élevages Marins*);

- representantes dos transportes marítimos e dos portos (*Direction du transport maritime, des ports e du littoral*);
- representantes de seguros (*Fédération Française des sociétés d' assurances*);
- federações de indústrias (*Fédération de l'industrie maritime française ou Fédération des industries nautiques*);
- organismos do Estado (*Marine Nationale; Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement*);
- instituições de investigação e documentação (*Institut Français de la Mer; Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer; Centre de documentation - CESM*).

Como referem VALLAT e PERENNEZ (2006, pg. 88) “...the spirit and will of the French Maritime Cluster are to develop a system of mutual assistance that will allow each party to contribute to the reinforcement of the totality of «Maritime France».” O Cluster é hoje visto, e passados poucos anos da sua implementação, numa perspectiva dinâmica e dinamizadora – por exemplo, os seus membros sugeriram que este sirva como um espaço neutral de encontros/reuniões entre os diferentes actores, sejam ou não membros, para debater assuntos de interesse comum. No fundo, procura-se “...convergence goals to its members, in the hope that their implementation would contribute to the valorization of the French maritime place.”⁷⁶

Associado ao Cluster Marítimo, e trabalhando em parceria, o *Pôle Mer Bretagne* surgiu na sequência de uma medida, tomada pelo Governo em 2004, de reforço das capacidades de inovação da indústria francesa e da maior internacionalização do país, através de uma presença mais forte nos mercados internacionais. O aumento da competitividade e da visibilidade internacionais surgem, assim, como os grandes desígnios da política que foi incrementada de dinamização dos Pólos de Competitividade⁷⁷. O *Pôle Mer Bretagne* surge, neste contexto, como uma associação, sustentada pelo Estado e colectividades territoriais, de empresas, centros de

⁷⁶ VALLAT e PERENNEZ (2006, pg. 91).

⁷⁷ “Un pôle de compétitivité rassemble sur un territoire donné, des entreprises, des laboratoires de recherche et des établissements de formation pour développer des synergies et des coopérations. D’autres partenaires dont les pouvoirs publics, nationaux et locaux, ainsi que des services aux membres du pôle sont associés”, in <http://www.compétitivite.gouv.fr>

investigação, tecnopólos, universidades... envolvendo cerca de 230 actores (metade correspondem a PME's; 28 a empresas de grande dimensão e 44 a instituições de investigação)⁷⁸.

À semelhança do *Cluster*, o *Pôle* procura desenvolver sinergias, partilhando conhecimentos e competências, a fim de promover a inovação e o emprego no sector marítimo. Na governação do *Pôle*, os membros repartem-se por “colégios”, num total de cinco, a saber:

- Colégio 1: *Grandes grupos* (28 aderentes, 4 representantes);
- Colégio 2: *PME's* (139 aderentes, 4 representantes);
- Colégio 3: *Universidades, Centros de Formação, de pesquisa e de inovação tecnológica* (44 membros, 6 representantes);
- Colégio 4: *Organizações profissionais* (27 aderentes, 2 representantes);
- Colégio 5: *Estruturas de desenvolvimento económico no domínio da inovação* (7 aderentes, 2 representantes).

Empresas e instituições de pesquisa, reunidas no âmbito do *Pôle Mer Bretagne*, partilham conhecimentos e competências de forma a colocarem no mercado mundial produtos e serviços competitivos.

Em síntese, a França procura, na actualidade, maximizar as potencialidades da sua localização, fomentando o *Clustering* aplicado aos sectores marítimos, de forma a consolidar a sua posição de potência marítima, no seio do continente europeu e no contexto mundial. “*It's advantages are based on the remarkable natural assets and a great diversity of resources.*” (VALLAT e PERENNEZ, 2006, pg. 82).

⁷⁸ Informação disponível no site (em Julho de 2008):
<http://www.pole-mer-bretagne.com>

2.2.6. O CLUSTER MARÍTIMO ESPANHOL

A posição geoestratégica da Espanha, permite ao país ter no mar uma fonte de recursos e de riqueza importante. Com costa atlântica e mediterrânica, mais de $\frac{3}{4}$ do perímetro deste território é litoral, estendendo-se ao longo de uma linha de costa que ultrapassa os 7 800 Km. Como nação marítima que é, quase 60% da sua população vive próximo da costa e parte do seu território encontra-se disperso, ora no Oceano Atlântico (Canárias), ora no Mar Mediterrâneo (Ilhas Baleares), situação que reforça, tal como em Portugal, a ligação do país e dos seus habitantes ao mar. Calcula-se que vivam directamente do mar cerca de 300 mil espanhóis e, indirectamente, 400 mil⁷⁹.

No relatório da POLICY RESEARCH CORPORATION (2008)⁸⁰ refere-se que nos *Sectores marítimos tradicionais (Área 1)*, no *Turismo e recreação costeira e marinha (Área 2)* e nas *Pescas (Área 3)* trabalham mais de 870 mil pessoas.

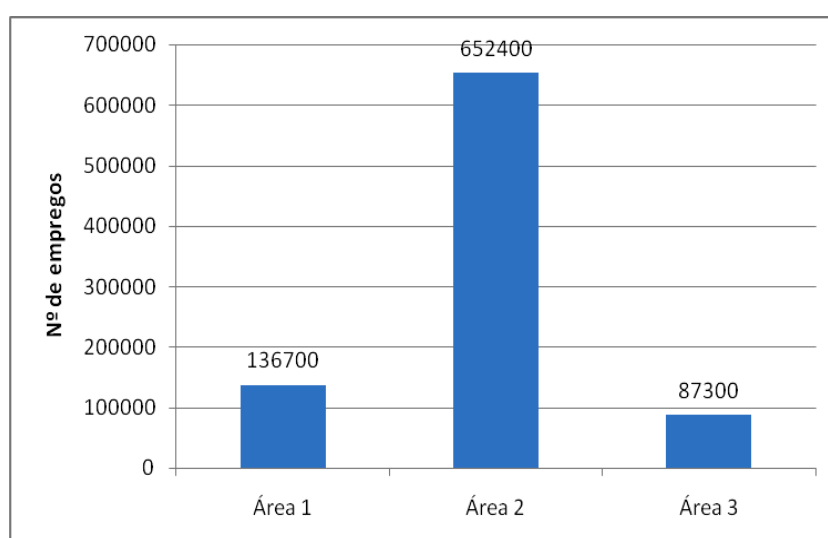


Figura 35. Emprego nas Áreas 1, 2 e 3 em Espanha⁸¹

A DG FISHERIES AND MARITIME AFFAIRS da Comissão Europeia reconhece o país como uma potência pesqueira da Europa, só ultrapassada pela Dinamarca, em termos de volume de pescado. A frota de pesca é a maior da União Europeia e a terceira maior do Mundo, sendo composta por cerca de 13 400 embarcações. Captura mais de um milhão de toneladas de pescado anualmente e é o segundo país (da UE) em produção,

⁷⁹ Fonte: INNOVAMAR.

⁸⁰ *Country Report – Spain*.

⁸¹ POLICY RESEARCH CORPORATION (2008)^f.

na aquicultura. A pesca é hoje um sector ameaçado pela crise decorrente do esgotamento de recursos. Associada a esta actividade, surge a indústria transformadora e conserveira, que é, no contexto nacional, um subsector de grande tradição, totalmente consolidado tanto a nível nacional como internacional e constituindo um importante segmento em matéria de exportação. A construção naval espanhola é, igualmente, um subsector relevante, assegurando ao país a quarta posição no contexto da União. Na sua base encontra-se uma indústria auxiliar que, criando cerca de 47 mil empregos directos, representa cerca de 87% do emprego na construção naval. A navegação de recreio é um subsector em expansão: em 2003, existiam cerca de 207 mil embarcações de recreio, registadas em 254 portos desportivos⁸². Associado a esta actividade, surge o turismo costeiro e marítimo, assegurado pela existência de praias e actividades marítimo-turísticas, como cruzeiros por exemplo. Em 2006, contou, de acordo com dados do Instituto de Estudos Turísticos, com uma procura de 53 milhões de turistas⁸³.

A posição geográfica de Espanha e a localização dos seus portos conferem-lhe a proximidade estratégica de importantes rotas marítimas internacionais. As estruturas portuárias, funcionando como pólos de grande atractividade para actividades industriais e comerciais, garantem um volume de emprego que ascende aos 30 mil postos de trabalho (considerando-se, aqui, os portos e respectivos serviços)⁸⁴. Anualmente, por aqui passam milhões de passageiros e toneladas de mercadorias e de matérias-primas⁸⁵ (90% das importações e mais de 70% das exportações espanholas efectuam-se por via marítima)⁸⁶. A actividade directa, indirecta e induzida pelo sistema portuário representa cerca de 20% do PIB do subsector dos transportes e 1.1% do PIB nacional. Nos transportes marítimos trabalham mais de 35 mil pessoas, gerando 110 mil em postos de trabalho indirectos.

A investigação tem uma importância crescente no sector marítimo, uma vez que se reconhece o grande contributo das ciências do mar na promoção de um desenvolvimento sustentável e de uma maior preservação de um meio fundamental

⁸² Fonte: INNOVAMAR.

⁸³ Informação disponível em <http://ec.europa.eu/maritimeaffairs>

⁸⁴ Fonte: INNOVAMAR.

⁸⁵ Em 2004, o tráfego portuário total contabilizou 410 milhões de toneladas.

⁸⁶ Fonte: INNOVAMAR.

para o equilíbrio do sistema Terra. Cada vez mais, investigadores espanhóis participam em projectos internacionais de oceanografia. Neste contexto, também os centros tecnológicos e organismos de investigação adquirem um papel de crescente relevância.

A Fundação INNOVAMAR (*Fundación Instituto Tecnológico para el Desarrollo de las Industrias Marítimas*), entidade de referência do sector marítimo espanhol e que pretende dinamizá-lo, através do fomento da inovação e da potencialização das sinergias que aí se verificam, publicou, em 2005, um plano estratégico para o sector (*Plan Estratégico 2005-2010*)⁸⁷, onde reconhece como subsectores relevantes:

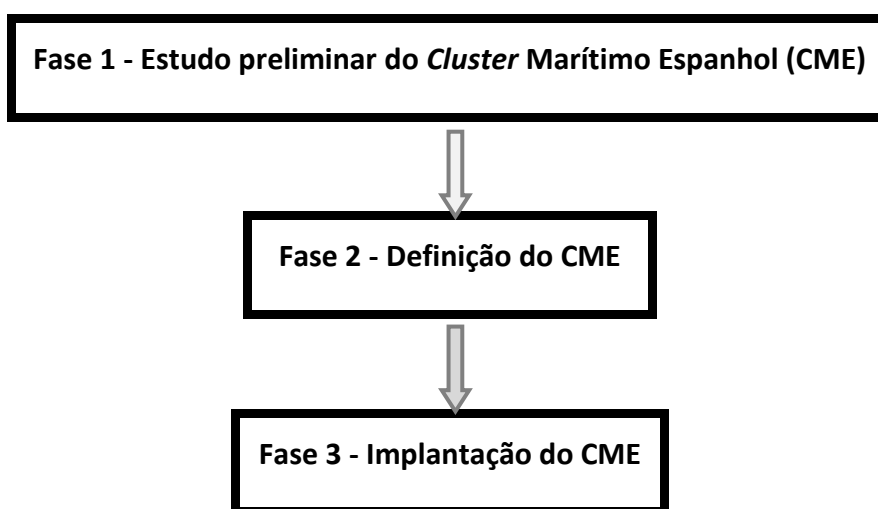
- a construção e reparação naval;
- a indústria naval auxiliar;
- as infraestruturas portuárias;
- o transporte marítimo;
- a vigilância, prevenção e segurança;
- a náutica desportiva e de recreio;
- a pesca e aquicultura;
- a indústria transformadora e conserveira;
- os centros tecnológicos e organismos de investigação.

A Fundação INNOVAMAR, sendo uma organização privada sem fins lucrativos, tem como objectivo principal o desenvolvimento dos vários subsectores marítimos, como a construção naval e indústria auxiliar, o transporte marítimo, a exploração dos recursos... apoiado no incentivo à investigação científica e técnica, à formação e à cooperação entre empresas e organismos/entidades que operam dentro do sector marítimo. Também procura apoiar acções de estudo e de defesa do ambiente, que envolvam o meio marinho. Em termos gerais, resume-se a promover a investigação e a inovação tecnológica (promovendo uma verdadeira “*cultura de la innovación*”) no sector marítimo, ao serviço do incremento da sua competitividade, fomentando e

⁸⁷ Disponível no site oficial do Cluster Marítimo Espanhol (www.innovamar.es)

rentabilizando as sinergias entre os diversos subsectores e entre empresas e entidades públicas e privadas de investigação.

Em 2005, a INNOVAMAR apresentou outro relatório – “*Bases para la creación de un cluster marítimo español*” – que se constituiria como suporte, para a Fundação, na criação do *Cluster Marítimo Espanhol*. Reconhecendo-se que a missão de um *Cluster* desta natureza é a melhoria da competitividade das empresas marítimas, através da cooperação, apontam-se três etapas, necessárias para a sua efectiva implementação:



A primeira fase, consubstancia-se no relatório referido e contempla a análise do sector marítimo, de diferentes modelos de *Clusters* existentes em Espanha e casos de referência a nível europeu, do modelo de *Cluster* que se pretende para o sector marítimo e a proposta de plano de acção da Fundação. O relatório chama a atenção para a existência de dois clusters regionais no país – o *Foro Marítimo Vasco (FMV)* e a *Asociación Cluster del Naval Gallego (ACLUNAGA)* - cujas características se sintetizam no Quadro 14. A Fundação INNOVAMAR colabora com ambos, embora o seu objectivo mais amplo seja a criação de um *Cluster* marítimo a nível nacional. Neste relatório de 2005, a Fundação define as premissas para a construção desse *Cluster*, de entre as quais destacamos:

- dar resposta às necessidades das empresas do sector, contribuindo para o reforçar o seu carácter estratégico;
- cooperar na construção de uma estrutura industrial marítima sustentável, integrando o maior número de actividades do sector marítimo;
- cooperar com associações e fóruns da matéria.

Desta forma, seria objectivo deste *Cluster* reforçar a imagem do sector marítimo na sociedade, assim como internacionalizar as empresas envolvidas que, por via da cooperação, se tornam mais competitivas.

FMV (País Basco)	ACLUNAGA (Galiza)
• Criado em 1997	• Criado em 1999
• Associação para a promoção da indústria marítima basca (reconhecido, em 2000, como <i>cluster</i> pelo Governo Basco)	• Associação para a promoção da cooperação entre os agentes da indústria naval e marítima galega
• Participação de empresas, associações (ex. associação de indústrias marítimas...) e instituições (ex. Câmara de Comércio de Bilbao, etc...), universidades, Centros Tecnológicos e a Banca	• Participação de Estaleiros, Indústria Auxiliar e Armadores
• Missão: <i>“representação, defesa, consolidação, promoção e melhoria da competitividade das empresas do sector marítimo basco através dos serviços que presta, fomentando desta forma a cultura marítima”</i> ⁸⁸	
• 350 empresas associadas e 17 mil postos de trabalho (dos quais 9800 directos) Representa 2,5% do PIB do País Basco	• 129 empresas associadas e 10 mil postos de trabalho (dos quais 3 500 directos)
• Serviços oferecidos: Imagem, comunicação; Participação, representação; Defesa dos interesses comuns; Interação; Apoio comercial; Representação internacional; Estudo e investigação	
• Experiência do FMV como <i>cluster</i> : - maior interrelação/cooperação - aumento da competitividade - maior rentabilização das sinergias - reforço da relação Governo – indústria - consolidação da imagem de <i>“marca de país”</i>	• Experiência da ACLUNAGA como <i>cluster</i> : - maior interrelação/ cooperação - reforço da relação Governo – indústria

Quadro 14. Os *Clusters* regionais espanhóis – o FMV e a ACLUNAGA

A missão de um *Cluster* marítimo espanhol seria, à semelhança do que foi referido relativamente ao Fórum Marítimo Basco, representar, defender, consolidar e melhorar a competitividade das empresas marítimas, promovendo, simultaneamente, a cultura marítima no país.

⁸⁸ INNOVAMAR (2005).

Decorrida esta fase, em Janeiro de 2007, diversas instituições e entidades assinaram o “*Acuerdo de Colaboración para la Promoción y Puesta en Marcha del Cluster Marítimo Español*”, com o objectivo de firmar a colaboração, no sentido da criação da Associação do *Cluster Marítimo Espanhol*, que surgiria em Outubro sob a designação original de *Asociación Cluster Marítimo Español*. O *Cluster Marítimo* seria, assim, apresentado no 46º Congresso de Engenharia Naval e Indústria Marítima que decorreu em Sevilha, nos dias 30 e 31 de Outubro daquele ano, como um agrupamento de empresas e instituições associadas, inter-relacionadas e que trabalham geográfica e sectorialmente em actividades estreitamente relacionadas com o sector marítimo. No conjunto, estas actividades marítimas asseguram 3,2% do PIB e garantem emprego a 2,3% dos activos, num total de mais de 450 mil postos de trabalho, o que o torna um dos principais sectores económicos do país.

É de destacar, também, o papel da Associação de Engenheiros Navais e Oceânicos que, desde há várias décadas, contribuem para o desenvolvimento do sector, assumindo-se a importância que a engenharia naval espanhola tem a nível mundial. Foi neste contexto de prosperidade e de constatação que um investimento no sector terá efeitos multiplicadores, que nasceu a Associação do *Cluster Marítimo*. Este *Cluster* agrupa todas as actividades consideradas marítimas, como a pesca e aquicultura, construção naval, transporte marítimo, portos e serviços marítimos e portuários, indústria de *offshore*, indústrias auxiliares, náutica de recreio, investigação oceanográfica, segurança e vigilância marítimas, actividades geradoras de conhecimento e de formação no sector, entre outras. A iniciativa conta com o apoio da Administração Pública com competências no sector. A Associação reúne diversas organizações marítimas do país:

- a *Asociación de Navieros Españoles* (ANAVE);
- a *Unión de Constructores Navales Españoles* (UNINAVE);
- a *Asociación Nacional de Empresas Náuticas* (ANEN);
- a *Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España* (AINE);

- a *entidad PYMAR* e os Clusters Marítimos Regionais: *Foro Marítimo Vasco (FMV)*, *Cluster del Naval Gallego (ACLUNAGA)*, *Cluster Marítimo Canario*, *Cluster Marítimo Murciano* e o *Cluster Marítimo Asturiano*;
- organismos públicos de investigação;
- o *Instituto Español de Oceanografía (IEO)*;
- o *Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo (CEHIPAR)*;
- a *Universidad Politécnica de Madrid (UPM)*;
- a *Universidad de Cantabria*;
- os *Sindicatos CC.OO.* e *UGT*.

O grande objectivo deste *Cluster* é a promoção e o fomento das indústrias marítimas espanholas e das instituições e organismos associados, incrementando a sua produtividade e competitividade. Também se pretende potenciar a imagem marítima de Espanha, dentro e fora do país. Através do cluster pretende-se desenvolver uma visão integrada do sector marítimo, de acordo com as directrizes europeias, divulgadas recentemente no âmbito da política marítima que se defende para toda a União. Identificam-se como objectivos gerais do *Cluster*:

- melhorar a intercomunicação e o aproveitamento de sinergias entre os subsectores marítimos;
- promover a imagem externa e interna do sector através do reconhecimento da sua importância económica, para a qualidade de vida e para o crescimento sustentável;
- promover a presença internacional do sector marítimo espanhol, apoiando a internacionalização das suas empresas e a sua presença nos debates internacionais em que se decide a política marítima;
- melhorar a formação académica dos profissionais do sector;
- melhorar a coordenação e a eficiência do investimento em I&D no sector marítimo.

Um *Cluster* não se pode definir como uma simples concentração espacial de empresas, sendo um fenómeno dinâmico, que pressupõe a existência de relações de interacção e

de cooperação...como, aliás, já foi demonstrado. Assim, a dinâmica do *Cluster* espanhol baseia-se em três pilares fundamentais:

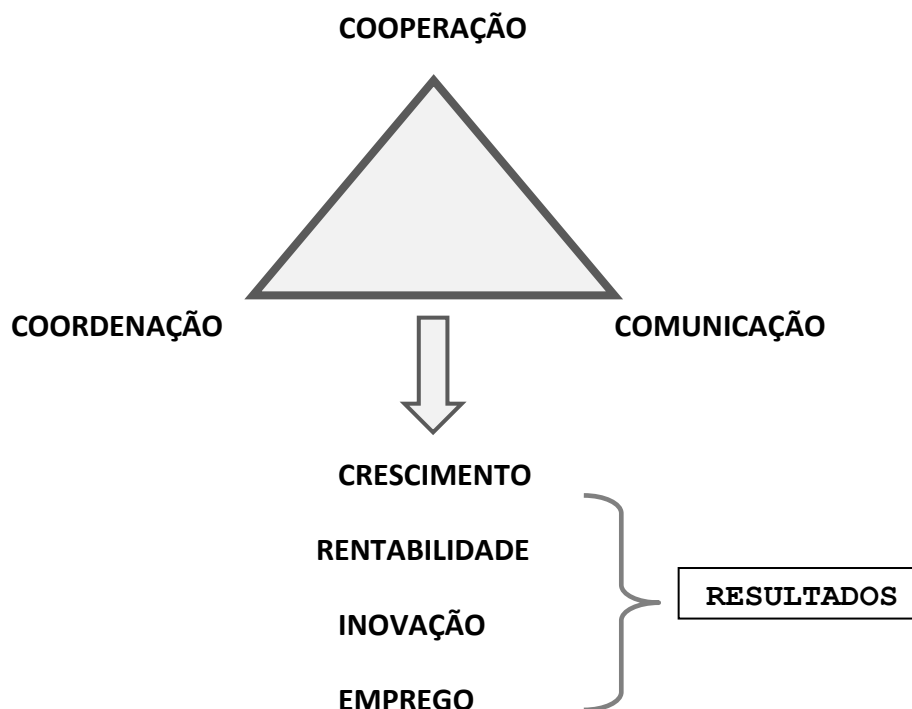


Figura 36. Os pilares do *Cluster* Marítimo Espanhol

Cooperação com outros fóruns e *Clusters* (como os já mencionados *Asociación Cluster del Naval Gallego* – ACLUNAGA e o *Foro Marítimo Vasco* - FMV) e associações; comunicação (fundamental) entre os membros e coordenação das várias acções e políticas, definidas e adoptadas para o sector. Como *Eixos Estratégicos* deste *Cluster* identificam-se os seguintes:

- Competitividade
- projecção internacional
- Impulso à formação
- Tecnologia – inovação
- Sociedade e imagem

Em 18 de Abril de 2008 a *Asociación Cluster Marítimo Español* seria inscrita no Registo Nacional de Associações do Ministério do Interior e em 8 de Maio inscrita no Registo

Especial de Agrupamentos Empresariais Inovadores do Ministério da Indústria, Turismo e Comércio daquele país. A título exemplificativo da dinâmica recente deste *Cluster*, refira-se o projecto BAIP – 2020, “*Buque autómata inteligente polivalente para la pesca 2020*”, mencionado no Boletim da Fundação INNOVAMAR de Fevereiro de 2008. Aí pode ler-se que se trata de um projecto que junta as indústrias naval e pesqueira, tratando-se de um consórcio tecnológico com o propósito de, através da cooperação entre os dois subsectores, se desenvolver um barco de pesca autómato, inteligente e polivalente com o recurso a novas tecnologias. É, por isso, um projecto que reflecte, de certa forma, a necessidade de progresso tecnológico sentido pela tradicional actividade piscatória e a inter-ligação entre subsectores.

Na figura 37 está representada a estrutura sectorial deste *Cluster* divulgada pela POLICY RESEARCH CORPORATION (2008).

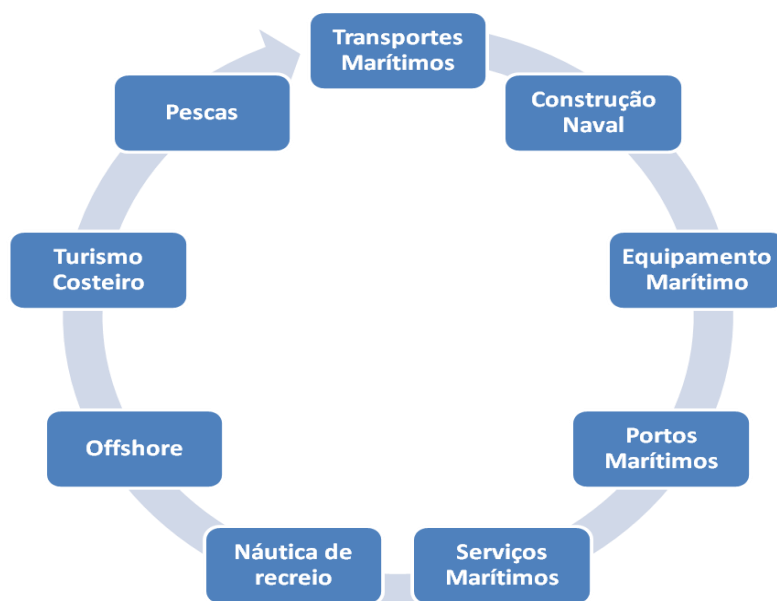


Figura 37. Os sectores do *Cluster* Marítimo Espanhol

Entre estes sectores estabelecem-se importantes relações, na compra e venda de bens/serviços, mostrando-se particularmente intensas entre as Pescas e os Serviços Marítimos, entre a Construção Naval e o Equipamento Marítimo, entre a Marinha e a

Construção Naval ou entre este sector e o das Pescas – Quadro 15. De destacar que, no interior deste último, ocorrem as mais fortes relações, registando-se, ainda, ligações mais modestas entre o Transporte Marítimo e a Construção Naval e os Portos, no interior do sector dos Portos e da navegação de recreio.

Buyer Seller	Maritime services	Marine equipment	Shipbuilding	Maritime works	Seaports	Shipping	Offshore supply	Inland navigation	Recreational boating	Navy	Fisheries
Maritime services											++
Marine equipment		++	++								
Shipbuilding						+				++	++
Maritime works											
Seaports					+	+					
Shipping											
Offshore supply											
Inland navigation											
Recreational boating									+		
Navy											
Fisheries											+++

+++ : very strong relation

+: mediate relation

++ : strong relation

blank: weak or no relation

Quadro 15. Relações inter-sectoriais no *Cluster* espanhol

Adaptado de POLICY RESEARCH CORPORATION (2008)^f.

Cada vez mais, os *Clusters* são associados a prosperidade económica, como chave de sucesso num mundo progressivamente mais competitivo. Tal como nos casos anteriores, também em Espanha se defende que esta é a forma mais eficaz de dinamizar e potencializar o sector marítimo, pois, independentemente do seu passado e presente ligados ao mar “... *El factor más importante para conseguir un gran futuro*

marítimo es la competitividad. A este respecto, todos los actores marítimos se pueden beneficiar de la existência de Cluster, tanto a nível regional, nacional o europeo.”⁸⁹

⁸⁹ INNOVAMAR (2005, pg. 52).

2.3. NOTA DE SÍNTESE

Os *Clusters* marítimos europeus, anteriormente analisados, apresentam estruturas heterogéneas, utilizando nomenclaturas sectoriais distintas (por exemplo, a navegação de recreio pode surgir como sector isolado ou associado a outros, como as actividades turísticas e de lazer ou os transportes marítimos), o que pode comprometer uma análise totalmente objectiva e isenta de ambiguidades. De qualquer modo, destacam-se alguns sectores por serem comuns a um maior número de *Clusters*, nomeadamente: os transportes marítimos, a construção e reparação naval, a pesca, os serviços marítimos, a produção de energia *offshore* e a navegação de recreio. A aquicultura, como sector isolado, aparece somente no caso do *Cluster* espanhol e a dragagem, nas mesmas circunstâncias, no *Cluster* holandês. Ao nível da vigilância e segurança marítimas, apenas no caso italiano aparece a Guarda Costeira como um dos sectores do *Cluster*, surgindo ainda outros que têm expressão somente num país, como a navegação fluvial (Holanda), a banca e seguros (Noruega) e as associações e sindicatos (Espanha).

Ainda que a descrição da constituição do *Cluster* nem sempre permita uma identificação clara e precisa dos sectores que o integram (casos da Noruega e do Reino Unido), é possível verificar que a Espanha e o Reino Unido correspondem aos *Clusters* mais completos, utilizando como critério apenas o número de sectores. Em oposição, o *Cluster* da Itália apresenta uma estrutura mais simplificada, embora excluindo sectores de grande importância, como a investigação e a educação/formação.

Embora tenham estruturas, entidades, actividades económicas e dinâmicas diferentes todos os *Clusters* anteriores são, actualmente, casos de sucesso ao nível europeu. Reforçar a imagem de uma Europa marítima, liderando vários segmentos do sector, à escala mundial, é, pois, um desígnio, neste século XXI, que parece nortear as opções políticas e de desenvolvimento sócio-económico das instituições europeias e dos governos das várias nações.

Sectores do Cluster	Noruega	R. Unido	Itália	Holanda	França	Espanha
Transportes Marítimos	•	•	•	•	•	•
Portos/ Autoridades Portuárias		•	•	•	•	•
Dragagem				•		
Construção e Reparação Naval	•	•	•	•	•	•
Pesca		•	•	•	•	•
Aquacultura						•
Serviços Marítimos (de apoio)	•	•	•	•		•
Equipamentos Marítimos		•		•		
Energia (offshore)	•	•		•	•	•
Turismo/Actividades de lazer		•				•
Navegação de recreio	•	•	•	•	•	
Navegação fluvial				•		
Defesa/Marinha		•	•	•		•
Guarda Costeira			•			
Investigação Científica e I&D	•	•			•	•
Educação/Formação	•	•			•	•
Banca, Seguros...	•					
Associações e Sindicatos						•
Actividades Governamentais/ Entidades políticas	•				•	

Quadro 16. A estrutura dos *Clusters* marítimos de alguns países europeus

CAPÍTULO IV: UM *CLUSTER* DO MAR EM PORTUGAL

1. O SECTOR MARÍTIMO PORTUGUÊS

1.1. A ECONOMIA MARÍTIMA NACIONAL – VISÃO DE CONJUNTO

«No passado, o mar foi um activo estratégico decisivo em termos de emprego, de iniciativas empresariais, de funções e serviços de mobilidade e de relevância nas relações internacionais. (...) o mar também é visto agora como um recurso natural com uma variedade de oportunidades muito superior ao que era considerado na perspectiva tradicional.»

SAER (2009)

Os desafios que a economia portuguesa enfrenta na actualidade decorrem, em boa parte, da sua integração na União Europeia e num mercado mundial que, reflectindo as vicissitudes dos tempos, vê alternar os seus *actores* principais e territórios estratégicos que, numa permanente competição, procuram liderar na oferta de bens e serviços e, assim, controlar a economia global. Portugal depara-se, deste modo, com um cenário externo altamente competitivo e com factores de produção (características da mão-de-obra, métodos e técnicas de produção, grau de inovação tecnológica...) desajustados a uma posição de liderança no contexto dos mercados europeu e mundial. É, por isso, de grande importância a aposta em sectores que permitam a criação de riqueza para o país, assim como em estratégias inovadoras de aproveitamento, exploração e rendibilização dos recursos existentes. É neste contexto que o mar surge como *“...um recurso natural com uma variedade de oportunidades muito superior ao que era considerado na perspectiva tradicional”* e os sectores a ele relacionados como *“...oportunidades promissoras de organização de iniciativas empresariais com elevado potencial inovador e que têm capacidade para atrair investimento externo de qualidade”*, SAER (2009, pg. 90).

A ausência de estudos sobre a economia marítima nacional condicionou, durante muito tempo, a análise da importância e da evolução do seu contributo para a riqueza nacional. Nos últimos anos, surgiram alguns trabalhos nesse sentido, ainda que a não coincidência de dados de fontes distintas comprometa, muitas vezes, uma utilização

da informação isenta de ambiguidades e incertezas. A identificação rigorosa das fontes e dos critérios que estão na base da produção desses dados são, por isso, dois aspectos fundamentais no processo de análise.

Em 2004, foi apresentado ao Governo português, pelo Centro de Estudos Aplicados da Universidade Católica Portuguesa, um estudo sobre a quantificação da actividade económica ligada ao mar no país. Nesse trabalho, Confraria *et al* (pg. 3-4) consideram como actividades económicas ligadas ao mar “...as actividades económicas que utilizam o mar como um factor no processo produtivo, porque são actividades que se realizam no mar ou se destinam a utilizações marítimas, como pesca ou a construção naval ou, ainda, porque se realizam na proximidade da costa e esta é um factor de valorização, como sucede em muitas actividades turísticas e imobiliárias.” Integram na “economia marítima” do país os seguintes ramos:

- Pesca
- *Extracção e refinação de sal, indústrias transformadoras da pesca e da aquacultura, construção e reparação naval*
- *Construção civil – investimento em actividades ligadas ao mar*
- *Actividades imobiliárias*
- *Turismo externo*
- *Turismo interno*
- *Transportes por água (marítimos e fluviais)*
- *Transportes aéreos*
- *Outros serviços auxiliares de transportes por água*
- *Aluguer de meio de transporte marítimo e fluvial*
- *Educação*
- *Defesa*
- *Administração Pública*

Para estes ramos calcularam a produção, o VAB, a procura final e o comércio externo, respeitando e adaptando a metodologia às características específicas de cada um e à

disponibilidade dos dados estatísticos. De salientar que ao nível da “*Construção civil*” consideraram o número de edifícios construídos e o valor médio das transacções por edifício, ambos por concelho, sendo que os concelhos incluídos foram os “...do litoral, definidos como todos aqueles com fronteira com o mar” (pg. 10). Relativamente à despesa da “*Educação*” na economia marítima, apuraram-na através do número de alunos do ensino superior em cursos ligados a actividades marítimas e do valor dos gastos em educação *per capita* neste nível de ensino. No que se refere à “*Administração Pública*”, integraram a produção da Direcção Geral das Pescas e Aquicultura, do Instituto da Água, do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, do Instituto Regulador das Águas e dos Resíduos e ainda as despesas do IPIMAR. Os autores do estudo chegaram, assim, à conclusão que, em 2001, a economia marítima (respeitando a metodologia, os sectores seleccionados e os dados estatísticos obtidos) representava, de forma directa, cerca de 5% do VAB e 5% do emprego nacional. Estes valores sobem, naturalmente, quando se consideram os efeitos totais na economia (“...incluindo os efeitos indirectos, em termos de VAB, emprego, impostos indirectos e margens comerciais...”, pg. 17), passando, por isso, a ser responsável por “...11% do PIB, 12% do emprego, 17% dos impostos indirectos e 15% das margens comerciais...” (pg. 17). De acordo com os dados apresentados, os efeitos totais da economia marítima na nacional, nesse ano, traduziram-se num VAB (a preços de base) de mais de 11 500 milhões de euros, num emprego na ordem dos 615 mil postos de trabalho, num volume de impostos indirectos de cerca 2 600 milhões de euros e num PIB (a preços de mercado) de 13 700 milhões de euros.

O estudo mostra ainda que o valor económico dos oceanos vai além dos dados da produção ou do rendimento, destacando o “*valor extra mercado*” (*non – market value*) que é “...o valor dos serviços prestados pelo oceano à sociedade (por exemplo, como «*infraestrutura*» para a realização de desportos náuticos) os quais, embora não sejam objecto de transacção de mercado, podem ter um impacto significativo sobre o bem-estar” (pg. 36). Nesta perspectiva, procurou-se definir o valor recreativo do oceano no país (este valor inclui a deslocação dos portugueses para as zonas costeiras em períodos de férias e a deslocação às praias fora desse período), chegando-se à conclusão que a utilização das praias poderá gerar um *non – market value* de 750

milhões de euros (0,6% do PIB), excluindo-se deste valor as repercussões que outras actividades geram, como os desportos náuticos, a pesca, etc. *“De qualquer modo, parece ser razoável admitir que as águas, enquanto recurso natural propiciador de actividades de lazer e de recreação para a população, geram efeitos de bem-estar que não são adequadamente reflectidos pelas medidas agregadas baseadas no rendimento nacional, e cujo valor se deverá aproximar de 1% do PIB”* (pg. 41). Um outro conceito a merecer referência neste trabalho é o do valor dos *benefícios cénicos do oceano*. É de salientar a sua importância no *non – market value* do oceano e que se traduz, por exemplo, no aumento do valor das propriedades que se localizam próximo de determinados recursos, neste caso, propiciado pela vista de mar. Estes *benefícios cénicos*, sendo inquantificáveis, são reais e estão estreitamente relacionados com a elevada e inquestionável atractividade das áreas ribeirinhas.

Algumas notas de conclusão deste trabalho que merecem a nossa referência:

- a economia marítima tem uma importância muito significativa na economia nacional;
- a economia marítima gera efeitos directos em determinadas áreas (restauração, alojamento, pescas, transportes marítimos...) e efeitos indirectos noutras (indústrias de serviços);
- a ligação dos portugueses ao mar é hoje menos dependente de actividades que decorrem no mar propriamente dito e mais de actividades que beneficiam da sua proximidade;
- o turismo tem grande peso na economia marítima portuguesa;
- são actividades potenciais: as marinas e os portos de recreio; a construção de embarcações de recreio; a investigação e desenvolvimento directamente ligada aos oceanos; a aquicultura e as actividades fluviais.

Em 2008, é divulgado um trabalho sobre a economia marítima europeia, abrangendo os 27 países membros e a Noruega, a partir do qual se obtiveram alguns dados sobre Portugal. Como referido no capítulo III, esse estudo, produzido pela POLICY RESEARCH CORPORATION (2008), adoptou a seguinte agregação dos sectores ligados ao mar⁹⁰:

⁹⁰ A composição sectorial de cada uma das Áreas encontra-se na pg. 96, Cap. III.

Área 1 – Sectores Marítimos Tradicionais;

Área 2 - Turismo e recreação costeira e marinha;

Área 3 – Pescas;

Área 4 - Exploração de recursos marinhos (não vivos);

Área 5 - Outras actividades económicas relacionadas com o mar.

Na avaliação da importância destes sectores para a economia europeia e para a de cada um dos estados membros, o trabalho privilegia a análise de dois indicadores económicos: o emprego e o valor acrescentado bruto.

De acordo com esta fonte, o emprego em actividades relacionadas com o mar⁹¹ na UE-27 e Noruega representa 2,25% do emprego total neste espaço geográfico, correspondendo a cerca de 4,78 milhões de postos de trabalho.

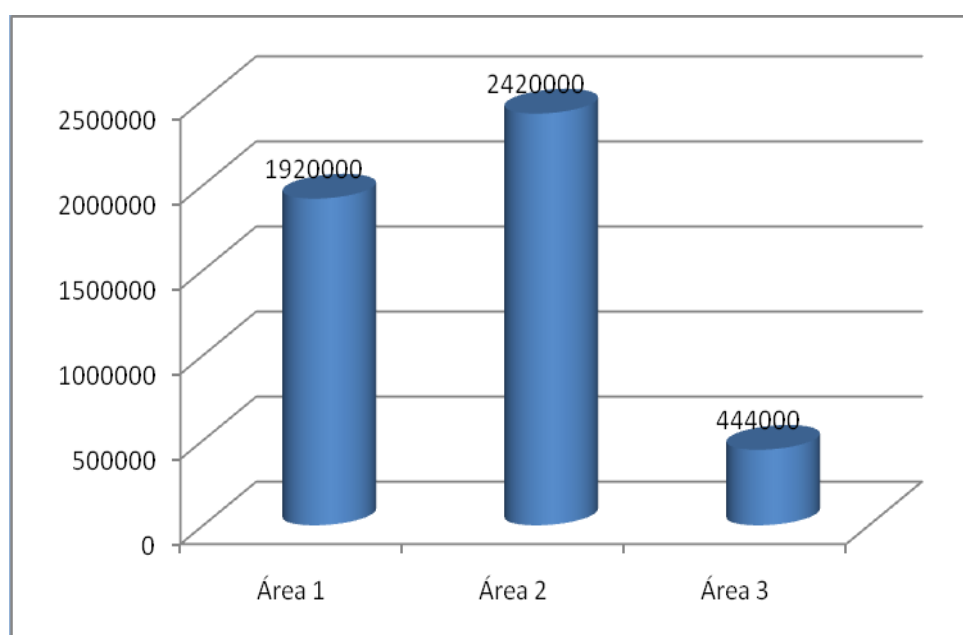


Figura 38. Emprego nas três Áreas marítimas na UE-27 e Noruega

Fonte: POLICY RESEARCH CORPORATION (2008).

⁹¹ Consideram-se apenas as três primeiras Áreas, por serem as únicas em que o estudo disponibiliza dados estatísticos.

Como se pode verificar, destaca-se o Turismo (sobretudo o costeiro) pelo facto de assegurar mais de metade do emprego (cerca de 51%) da totalidade dos sectores considerados.

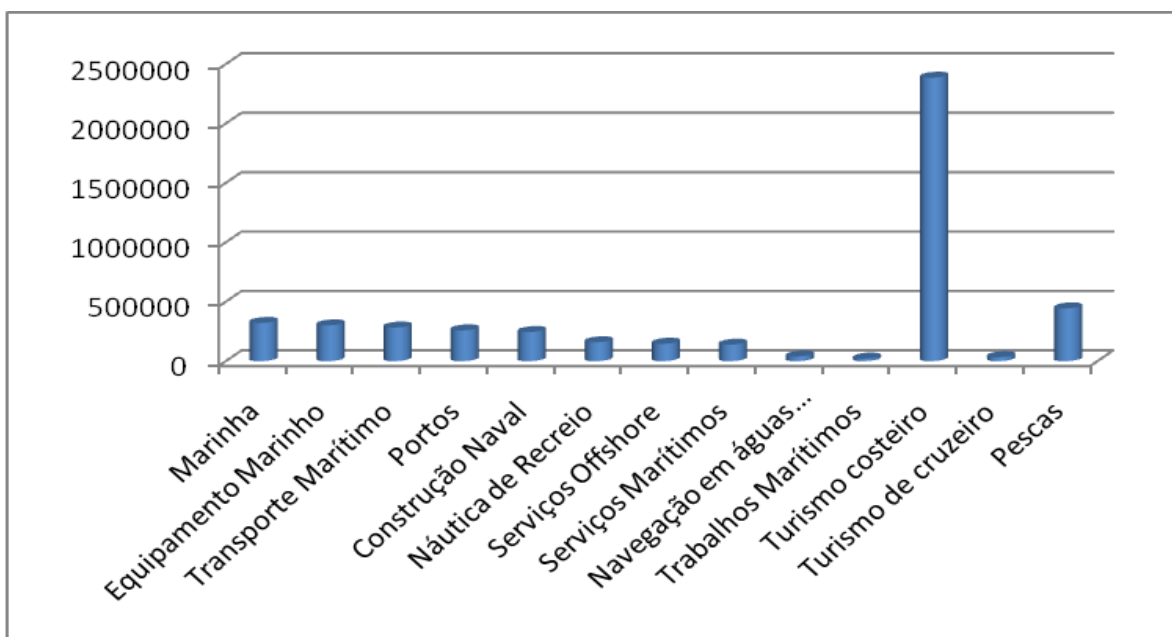


Figura 39. Emprego nos sectores marítimos na UE-27 e Noruega

Fonte: POLICY RESEARCH CORPORATION (2008).

Dentro da *Área 1*, os sectores com maior volume de emprego, ao nível europeu, são a Marinha, o Equipamento Marinho, o Transporte Marítimo, os Portos e a Construção Naval, que, no conjunto, representam cerca de 73% do emprego total dos *Sectores Marítimos Tradicionais* (correspondendo a cerca de 1,4 milhões de postos de trabalho). O Reino Unido é o país com maior quantitativo de emprego na Marinha, nos Portos, na Construção Naval e no sector Offshore, assegurando, por isso, cerca de 9% do emprego total desta *Área*. A Espanha domina as duas outras *Áreas*, pelo nível de emprego que mantém no Turismo Costeiro (correspondendo a 27% do emprego total da *Área 2*) e nas *Pescas* (20% do total do emprego desta *Área*).

No que se refere a Portugal, e considerando que as três *Áreas* asseguram mais de 170 mil empregos, verifica-se uma maior importância das *Áreas* 2 e 3 (no conjunto, garantem 83% daquele valor), ficando o país a este nível acima dos valores médios da UE. Já na *Área* 1, o peso do emprego é muito menos significativo, quando comparado com o que regista a UE.

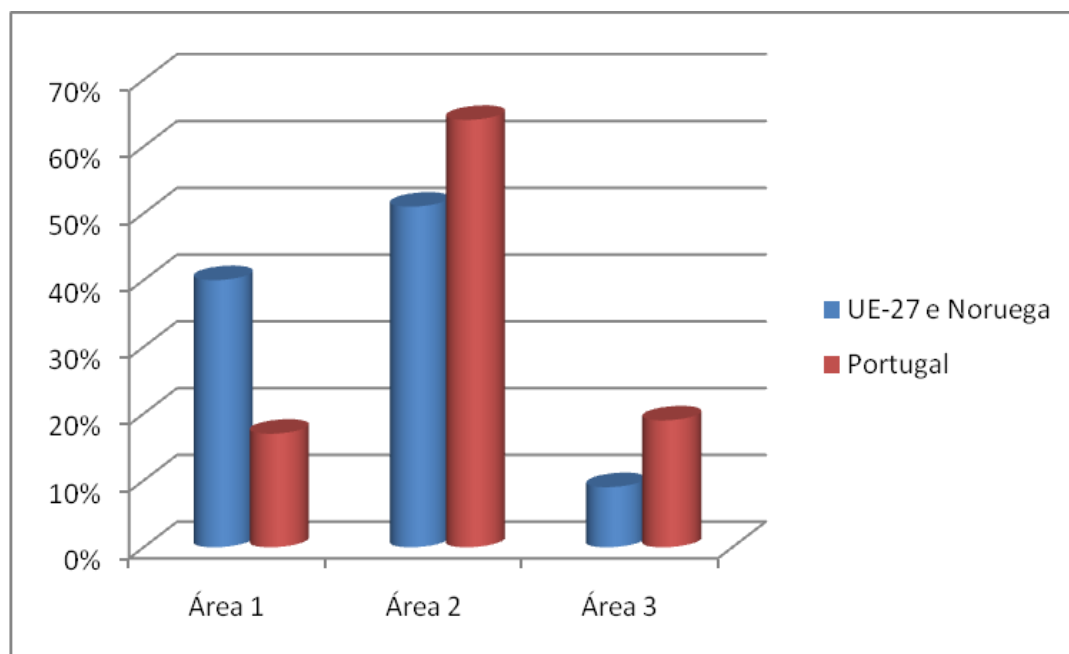


Figura 40. Peso do emprego nas três *Áreas* marítimas na UE-27 + Noruega e Portugal

Fonte: POLICY RESERACH CORPORATION (2008).

Em termos absolutos, a *Área* 2, especialmente o Turismo Costeiro (considerando-se, neste estudo, o que ocorre numa área até 10 Km da costa), é a que gera mais emprego no país, aproximando-se dos 110 mil postos de trabalho. Com mais de 33 mil, segue-se o sector das *Pescas*.

Nos *Sectores Marítimos Tradicionais*, que empregam 17% do total dos activos aqui considerados, o destaque vai para a Marinha, que emprega metade dos trabalhadores desta *Área*. Seguem-se a Construção Naval, com 17% dos empregos da *Área* 1 e o Transporte Marítimo com 8%.

Sector	Emprego Total	País com maior volume de emprego	Nº de postos de trabalho no país	% do emprego no país no emprego total do sector
Área 1				
Marinha	321 732	Reino Unido	61 500	19%
Equipamento Marinho	301 226	Alemanha	72 000	24%
Transporte Marítimo	283 145	Grécia	36 594	13%
Portos	259 205	Reino Unido	42 150	16%
Construção Naval	245 107	Reino Unido	32 582	13%
Náutica de Recreio	159 000	Itália	60 334	38%
Serviços Offshore	146 607	Noruega	40 000	27%
		Reino Unido	30 000	20%
Serviços Marítimos	138 886	Dinamarca	32 460	23%
Navegação águas interiores	39 482	Holanda	11 500	29%
Trabalhos Marítimos	22 102	Holanda	5 100	23%
Área 2				
Turismo Costeiro	2 385 505	Espanha	651 116	27%
Turismo de Cruzeiro	33 430	Itália	12 086	36%
Área 3				
Pescas	444 046	Espanha	87 310	20%

Quadro 17. Importância do emprego por sector marítimo e país na UE-27 e Noruega

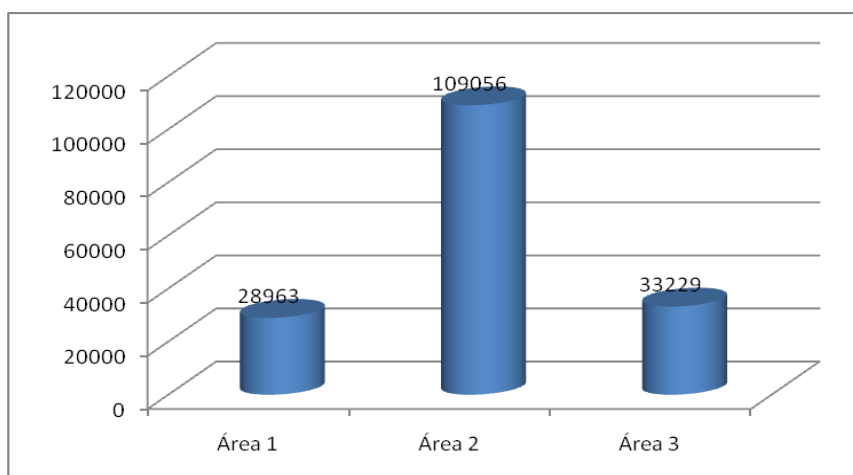


Figura 41. Emprego nas Áreas 1, 2 e 3 em Portugal

Fonte: POLICY RESEARCH CORPORATION (2008).

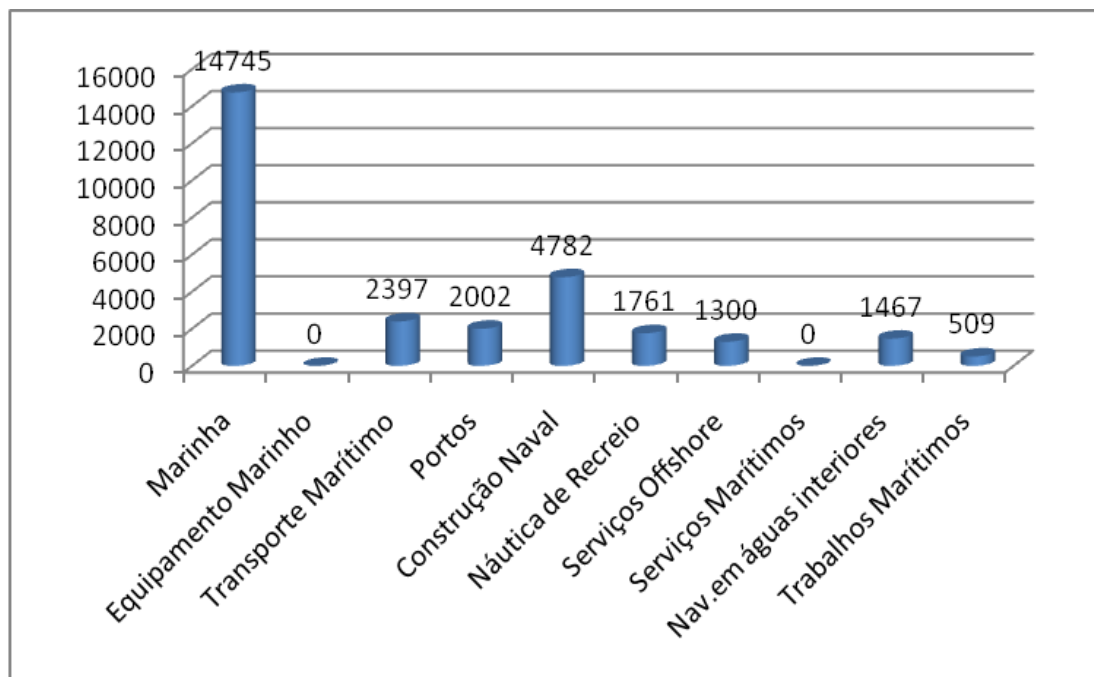


Figura 42. Emprego nos sectores da *Área 1*, em Portugal

Fonte: POLICY RESEARCH CORPORATION (2008).

Quando comparamos o peso que cada um destes sectores tem no nosso país com o que tem na UE-27 e Noruega, conclui-se que principalmente ao nível da Marinha (sector que ocupa metade dos activos da *Área 1* em Portugal) mas também da Construção Naval e da Navegação em águas interiores, é mais significativo em Portugal do que naquela área geográfica, onde os restantes sectores têm maior relevância no emprego total da *Área 1* (de ressaltar que no Equipamento Marinho e nos Serviços Marítimos não se registam dados em Portugal).

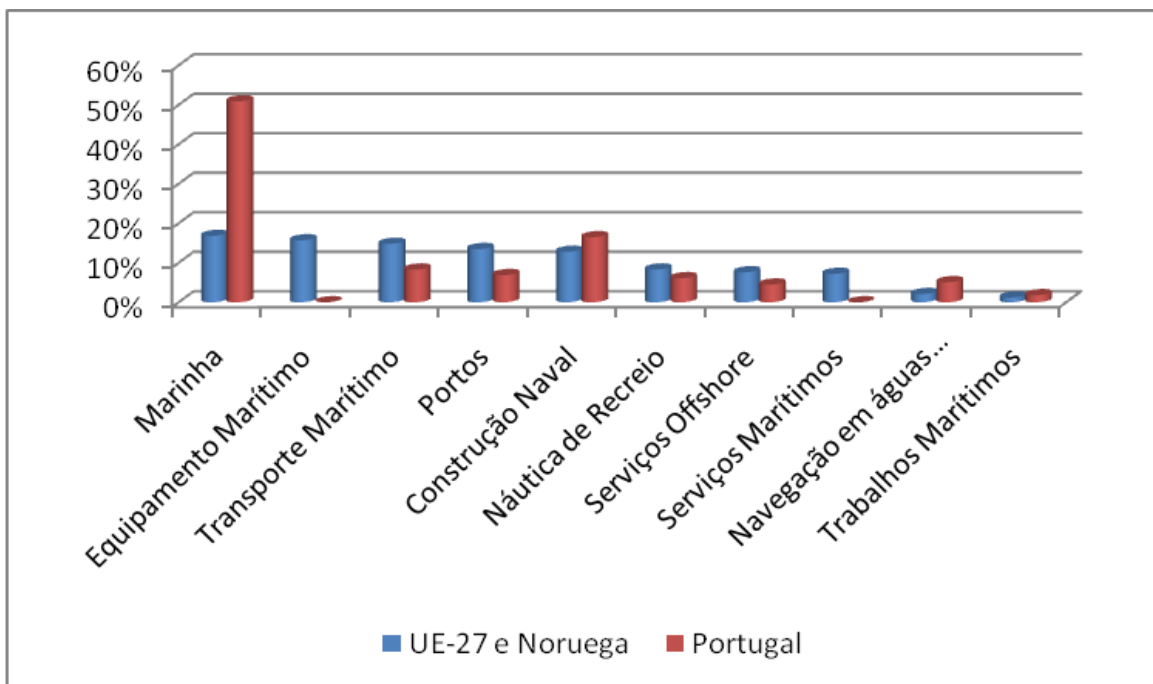


Figura 43. Peso do emprego nos sectores da Área 1, na UE-27+ Noruega e em Portugal

Fonte: POLICY RESEARCH CORPORATION (2008).

Todas estas actividades (no conjunto das três Áreas), na totalidade dos países da UE-27 e Noruega, produzem um VAB de 186,8 mil milhões de euros, dos quais cerca de 65% são produzidos pelos *Sectores Marítimos Tradicionais*.

Na Área 1, o destaque vai para o Transporte marítimo, sector que produz o VAB mais alto dos *Sectores Marítimos Tradicionais* (na ordem dos 27 mil milhões de euros). Mais de 65% da riqueza total produzida nesta Área é da responsabilidade deste sector, em conjunto com os Portos, o Equipamento Marítimo e a Marinha.

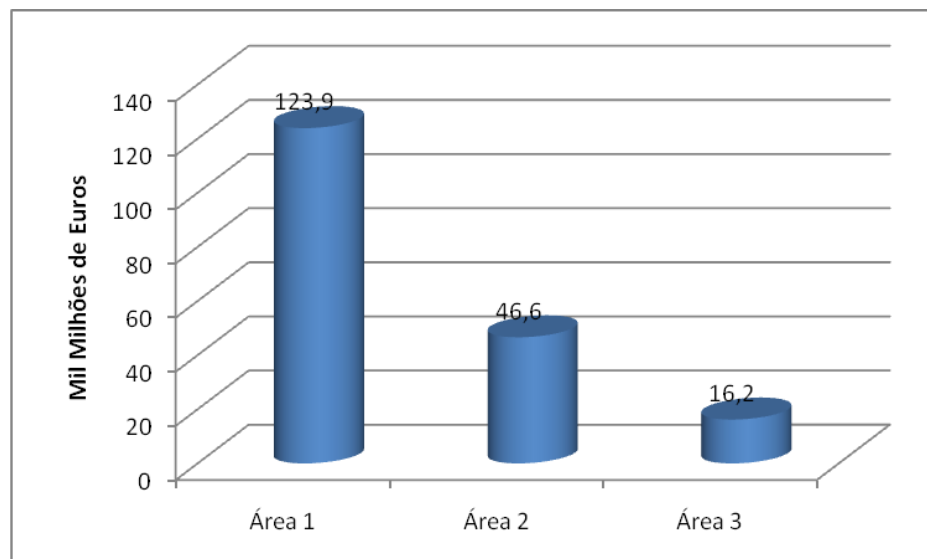


Figura 44. Valor Acrescentado Bruto das três Áreas marítimas na UE-27 e Noruega

Fonte: POLICY RESEARCH CORPORATION (2008).

O Turismo Costeiro é, sem dúvida, o sector que isoladamente produz um VAB mais elevado, de cerca 44 mil milhões de euros. A riqueza produzida pelas *Pescas* na UE – 27 e Noruega é semelhante à criada pela *Marinha* (Área 1).

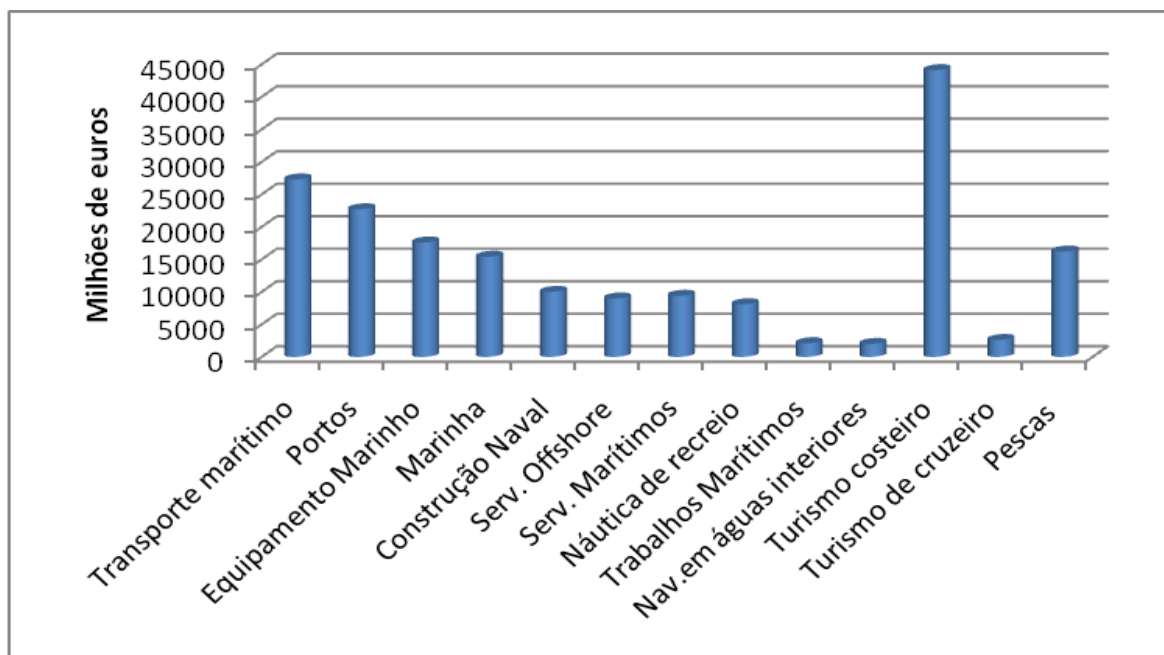


Figura 45. VAB produzido pelos sectores marítimos na UE-27 e Noruega

Fonte: POLICY RESEARCH CORPORATION (2008).

Sector	VAB Total UE-27 e Noruega	País com VAB mais elevado no sector	VAB do sector no país	% do VAB no país no VAB total do sector
Área 1				
Marinha	15 400	Reino Unido	3 085	20%
Equipamento Marinho	17 600	Alemanha	5 120	29%
Transporte Marítimo	27 300	Reino Unido	4 906	18%
Portos	22 700	Reino Unido	4 571	20%
Construção Naval	10 000	Noruega	2 095	21%
		França	1 583	16%
Náutica de Recreio	8 100	Itália	3 304	41%
Serviços Offshore	9 000	Noruega	2 944	33%
		Reino Unido	1 839	20%
Serviços Marítimos	9 400	Dinamarca	2 621	28%
Naveg. águas interiores	2 000	Alemanha	738	37%
Trabalhos Marítimos	2 100	Holanda	587	28%
Área 2				
Turismo Costeiro	44 100	Espanha	12 652	29%
Turismo de Cruzeiro	2 600	Reino Unido	967	37%
Área 3				
Pescas	16 200	França	3 100	19%

Quadro 18. Importância do VAB por sector marítimo e país na UE-27 e Noruega (milhões de euros)

Fonte: POLICY RESEARCH CORPORATION (2008).

Nos *Sectores Marítimos Tradicionais*, mais uma vez, o destaque vai para o Reino Unido na Marinha, Transporte Marítimo, Portos e Serviços Offshore, equivalendo a cerca de 12% da riqueza total produzida nesta *Área*.

Na *Área 2*, e tal como acontecia ao nível do emprego, a Espanha é o país em que o Turismo Costeiro gera um VAB superior, ultrapassando os 12 500 milhões de euros e correspondendo a quase 30% do VAB total gerado pelo sector na área geográfica considerada neste estudo.

Em relação ao valor acrescentado produzido pelas *Pescas*, este assume o seu valor mais elevado em França, onde supera os 3 mil milhões de euros (relembre-se que, relativamente ao emprego, a Espanha detinha o lugar cimeiro).

Se compararmos o peso dos vários sectores da *Área 1* na UE-27 com o de Portugal, constatamos que aqui o Transporte Marítimo e a Marinha têm uma importância muito maior na produção de riqueza ao nível dos *Sectores Marítimos Tradicionais* - em conjunto, representam 65% da riqueza produzida por esta *Área*. O mesmo acontece com outros sectores, como a Construção Naval e os Trabalhos Marítimos, ainda que apresentando ambos valores mais reduzidos.

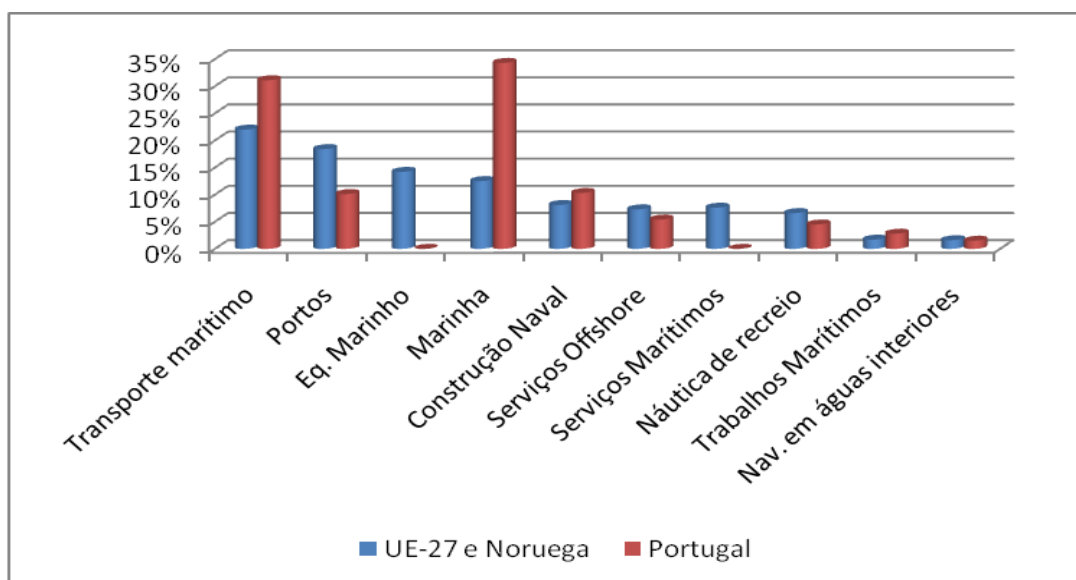


Figura 46. Peso do VAB nos sectores da *Área 1*, na UE-27+ Noruega e em Portugal

Fonte: POLICY RESEARCH CORPORATION (2008).

Em termos gerais, verifica-se que, ao nível europeu, existe uma distribuição mais equitativa da importância relativa dos vários sectores, ao contrário do que ocorre em Portugal, em que 85% da riqueza se encontra concentrada em quatro sectores (Marinha, Transporte Marítimo, Construção Naval e Portos, estes dois últimos com um peso bastante inferior aos dois primeiros), o que pode dificultar o desenvolvimento e expansão do *Cluster* marítimo.

Sendo o Transporte Marítimo o sector que maior peso tem no VAB total da *Área (1)* na UE, é nos Portos, segundo sector mais importante a este nível neste espaço, que Portugal fica mais aquém do valor europeu.

Em Fevereiro de 2009, foi divulgado pela SAER e Associação Comercial de Lisboa o estudo mais recente do “*Hypercluster da Economia do Mar*” em Portugal⁹². Este trabalho, reunindo inúmeros especialistas na matéria, procurou definir o peso, directo e indirecto, das actividades ligadas ao mar na economia portuguesa, considerando, para isso, o PIB, o VAB (total e por ramo de actividade), o Emprego (total e por ramo de actividade), as Remunerações e os Impostos sobre os produtos. Reconhecendo-se a grande complexidade das actividades ligadas ao mar, assim como a inexistência de informação disponível para todas elas, foram identificados os seguintes componentes do *hypercluster*:

- *Náutica de recreio e turismo náutico* (incluindo: construção, manutenção e reparação de embarcações de recreio; comércio de embarcações de recreio e motores; serviços de amarração e de venda de combustível prestados nas marinas e portos de recreio; seguros das embarcações de recreio; transporte das embarcações de recreio transaccionados);

- *Construção e reparação naval* (integrando: construção e reparação naval, excepto de recreio);

- *Pescas, aquicultura e indústria de pescado* (incluindo: pesca e aquicultura; comércio por grosso e retalho de produtos da pesca e aquicultura; indústria transformadora da pesca e da aquicultura);

- *Transportes marítimos, portos e logística* (integrando: transportes por água; serviços auxiliares dos transportes por água; aluguer de meio de transporte marítimo e fluvial).

A opção por estes componentes é justificada pelo facto de representarem entre 75% a 80% do valor acrescentado total do *hypercluster*. Em conjunto, estas actividades têm um efeito directo no PIB nacional de 1,5%, sendo os *Transportes marítimos, portos e logística*, o componente que maior peso tem.

⁹² Considera-se *Hypercluster* porque “...vários dos componentes constituem, em si, verdadeiros clusters de actividade económica. Por isso, impõe-se encarar aquele conjunto como constituindo um «cluster de clusters», ou, numa palavra: o *Hypercluster da Economia do Mar*.” SAER (2009, pg. 106).

	Efeito Directo	Efeito Total
VAB	1,49%	4,0%
Emprego	1,16%	3,6%
PIB	1,52%	4,20%

Quadro 19. Importância das actividades ligadas ao mar consideradas no estudo SAER (2009) na economia portuguesa, em 2006

Fonte: SAER (2009).

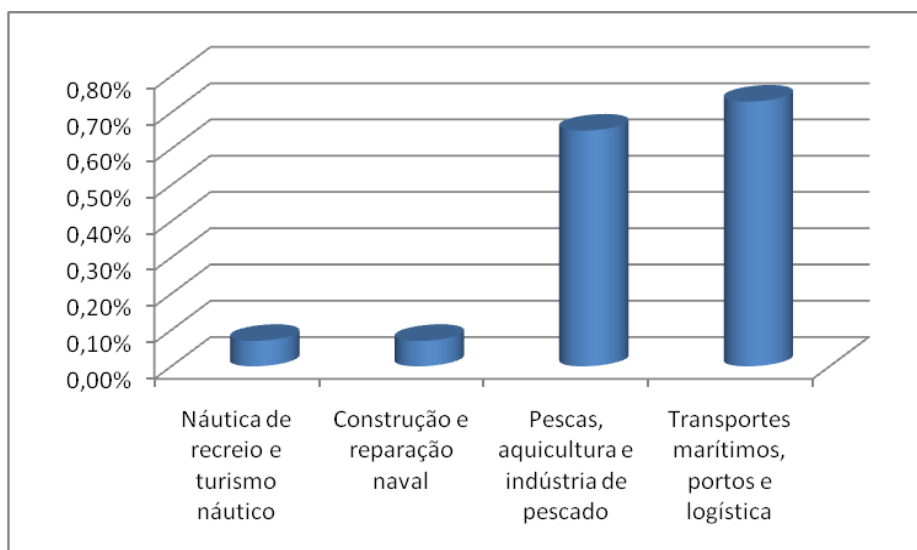


Figura 47. Efeito directo das actividades ligadas ao mar (consideradas no estudo SAER, 2009) na economia portuguesa, em 2006

Fonte: SAER (2009).

Este componente é também o que maior importância tem para o país ao nível do valor acrescentado produzido. Já ao nível da criação de emprego e dos impostos sobre os produtos, as *Pescas, aquicultura e indústria de pescado* assume-se como o componente com peso mais relevante na economia nacional.

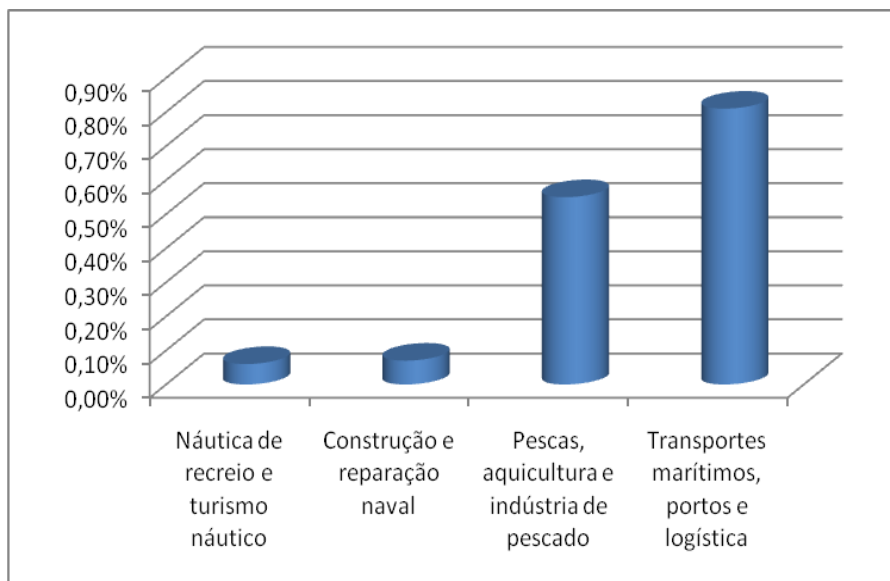


Figura 48. Efeito directo do VAB das actividades ligadas ao mar (consideradas no estudo SAER, 2009) na economia portuguesa, em 2006

Fonte: SAER (2009).

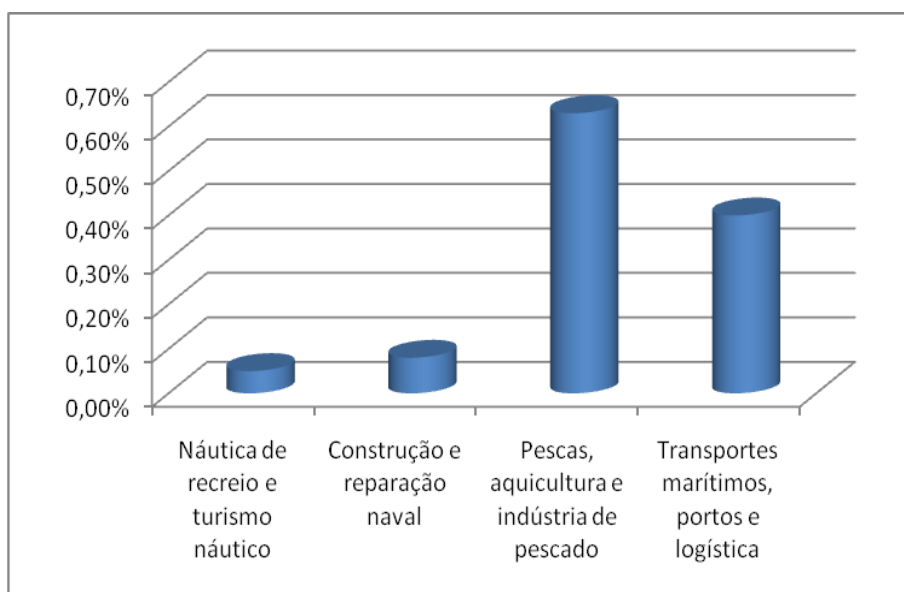


Figura 49. Efeito directo do Emprego das actividades ligadas ao mar (consideradas no estudo SAER, 2009) na economia portuguesa, em 2006

Fonte: SAER (2009).

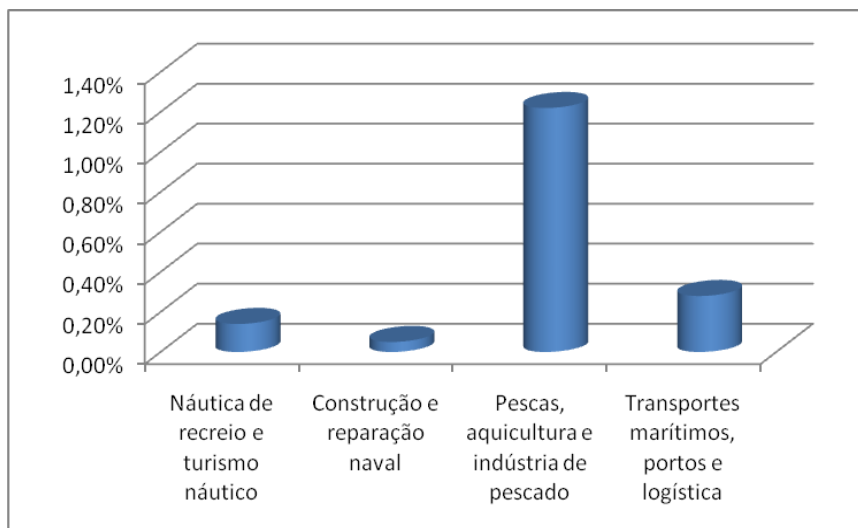


Figura 50. Efeito directo dos Impostos sobre os produtos das actividades ligadas ao mar (consideradas no estudo SAER, 2009) na economia portuguesa, em 2006

Fonte: SAER (2009).

Em termos de valores absolutos, os *Transportes marítimos, portos e logística* são o componente que, ao nível do PIB, tem um efeito total mais significativo na economia portuguesa, produzindo uma riqueza que ultrapassa os 3200 milhões de euros, seguindo-se as *Pescas, aquicultura e indústria de pescado*, cujo valor é de cerca 2645 milhões de euros.

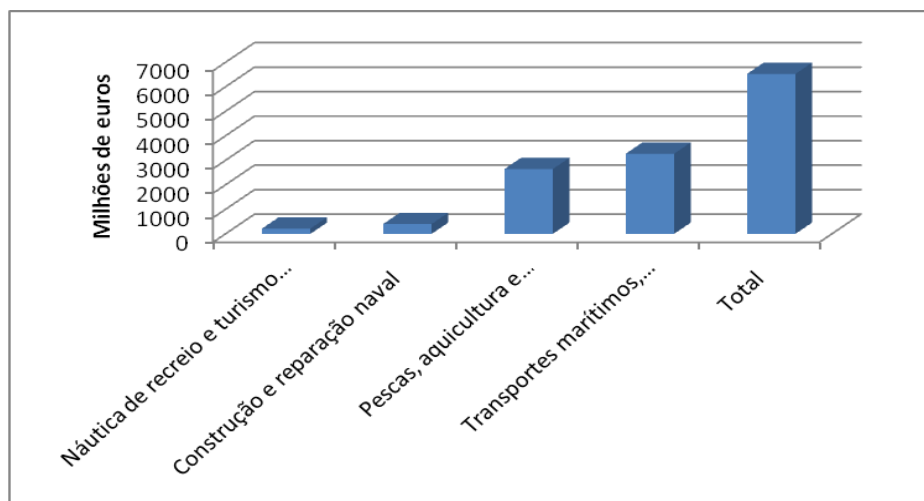


Figura 51. Efeito total das actividades ligadas ao mar (consideradas no estudo SAER, 2009) ao nível do PIB, em 2006

Fonte: SAER (2009).

Em relação ao emprego, a situação inverte-se, ou seja, são as *Pescas, aquicultura e indústria de pescado* que têm maior peso, gerando cerca de 90 mil postos de trabalho; já os *Transportes marítimos, portos e logística* geram cerca de 75 mil.

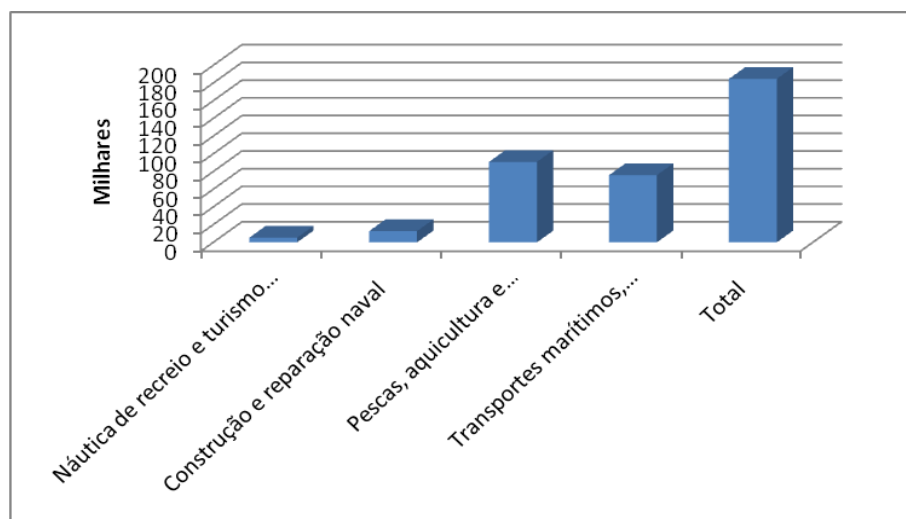


Figura 52. Efeito total das actividades ligadas ao mar (consideradas no estudo SAER, 2009) ao nível do Emprego, em 2006

Fonte: SAER (2009).

No estudo é ainda estimado que o efeito das demais actividades ligadas ao mar não consideradas na investigação é de cerca de 0,5% no PIB, o que significa que a economia marítima nacional representará 2% do PIB, além do que o “...efeito total das actividades económicas ligadas ao mar, em Portugal aponta um valor relativo entre os 5% e os 6% do PIB nacional.” SAER (2009, pg. 104).

Voltando aos dados do estudo efectuado pela POLICY RESEARCH CORPORATION, calculou-se a produtividade das actividades marítimas, por *Área*, em Portugal e nos restantes países membros da UE e Noruega. A primeira conclusão que é possível formular é a de que em todas as *Áreas*, Portugal apresenta uma produtividade inferior ao total europeu. Relativamente à *Área 1 – Sectores Marítimos Tradicionais* – Portugal pouco ultrapassa metade do valor europeu, que é cerca de 64 500 euros. Com valores semelhantes ao da produtividade nacional nesta *Área* (cerca de 34 mil euros) encontram-se países como a Eslovénia ou a Estónia.

País	Área 1		
	Emprego	VAB (milhões €)	Produtividade (€)
Alemanha	197 498	14 924	75 565
Áustria	3 157	209	66 202
Bélgica	36 659	3 707	101 121
Bulgária	29 724	268	9 016
Chipre	10 116	445	43 990
Dinamarca	82 629	6 936	83 941
Eslováquia	2 316	26	11 226
Eslovénia	1 684	59	35 036
Espanha	136 733	7 428	54 325
Estónia	25 852	847	32 763
Finlândia	42 097	2 910	69 126
França	230 415	15 936	69 162
Grécia	76 225	3 378	44 316
Holanda	128 060	9 912	77 401
Hungria	3 845	290	75 423
Irlanda	6 377	935	146 621
Itália	196 075	13 338	68 025
Letónia	38 894	880	22 626
Lituânia	21 628	447	20 668
Luxemburgo	1 100	138	125 455
Malta	7 617	346	45 425
Noruega	110 042	12 019	109 222
Polónia	117 004	3 131	26 760
PORTUGAL	28 963	980	33 836
Reino Unido	251 113	19 885	79 187
República Checa	2 038	106	52 012
Roménia	80 363	963	11 983
Suécia	48 271	3 153	65 319
Total	1 916 492	123 600	64 493

Quadro 20. Produtividade da Área 1 na UE-27 e Noruega

Fonte: POLICY RESEARCH CORPORATION (2008).

Abaixo do valor nacional, estão países como a Roménia, a Lituânia, a Polónia, a Letónia, a Eslováquia e a Bulgária (este com 9 016 euros de produtividade, o valor mais baixo do conjunto). Os países com maior produtividade a este nível são a Irlanda, o Luxemburgo, a Noruega e a Bélgica, todos apresentando valores superiores a 100 mil euros. É nos *Sectores Marítimos Tradicionais* que a produtividade, à escala europeia, atinge os valores mais elevados, principalmente pelo VAB produzido, uma vez que ao nível do emprego é a *Área 2* que lidera (garantindo mais 500 mil empregos do que a *Área 1*).

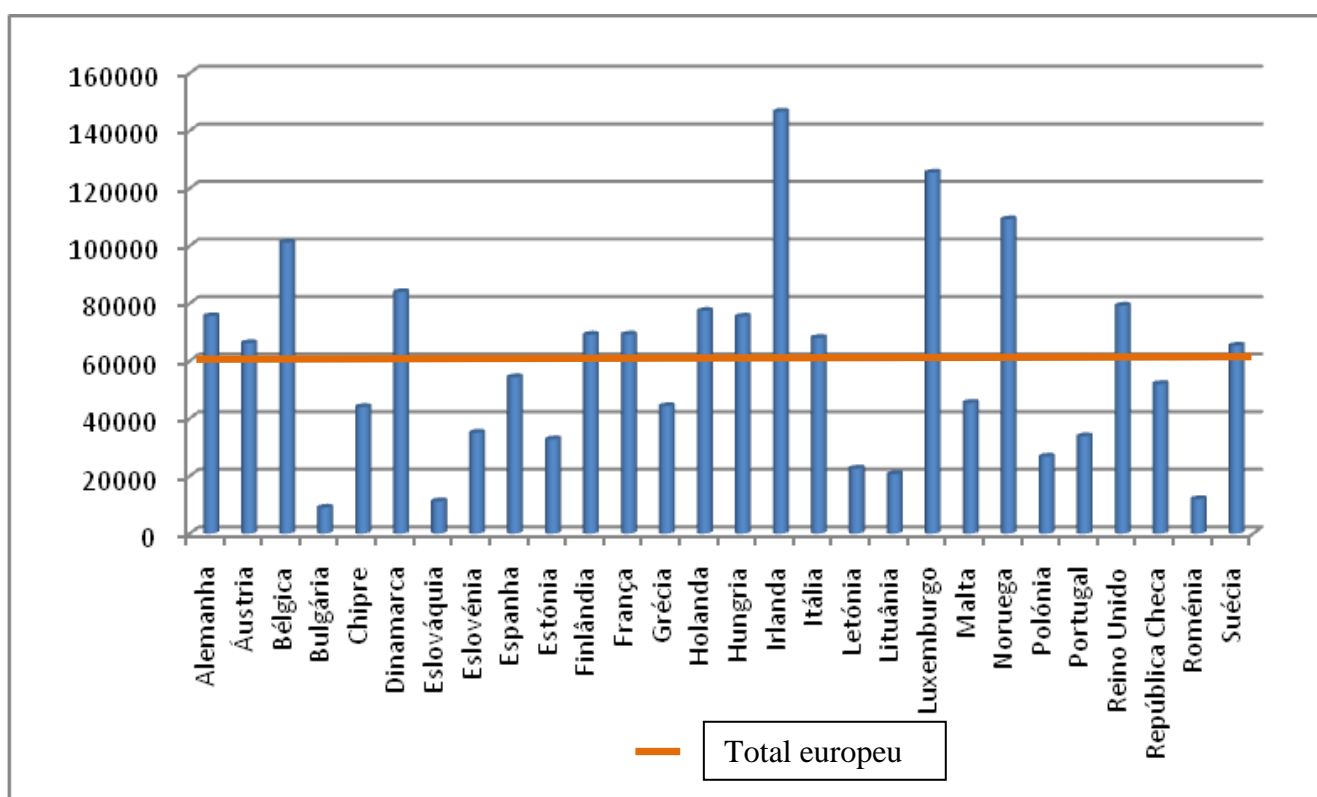


Figura 53. Produtividade da *Área 1* nos países da UE-27 e Noruega

Fonte: POLICY RESEARCH CORPORATION (2008).

Em relação à *Área 2 - Turismo e recreação costeira e marinha* – o valor europeu situa-se nos 19 mil euros, ficando Portugal pelos 11 mil, valor semelhante ao registado na Grécia. A Áustria e a Hungria são os países cuja produtividade no sector é a mais elevada do conjunto, chegando o primeiro a ultrapassar os 100 mil euros e o segundo aproximando-se dos 70 mil.

País	Área 2		
	Emprego	VAB (milhões €)	Produtividade (€)
Alemanha	73 348	1 618	22 059
Áustria	168	17	101 190
Bélgica	9 707	224	23 076
Bulgária	72 653	185	2 546
Chipre	30 555	762	24 939
Dinamarca	48 017	1 026	21 367
Eslováquia	67	1	14 925
Eslovénia	7 393	109	14 744
Espanha	652 395	12 703	19 471
Estónia	7 198	58	8 058
Finlândia	5 280	170	32 197
França	208 240	6 318	30 340
Grécia	165 291	1 879	11 368
Holanda	53 406	1 154	21 608
Hungria	101	7	69 307
Irlanda	21 394	536	25 054
Itália	480 698	8 890	18 494
Letónia	5 976	32	5 355
Lituânia	6 350	24	3 780
Luxemburgo	0	0	-
Malta	11 000	162	14 727
Noruega	29 551	1 024	34 652
Polónia	10 064	66	6 558
PORTUGAL	109 056	1 197	10 976
Reino Unido	347 256	7 845	22 591
República Checa	0	0	-
Roménia	45 610	172	3 771
Suécia	18 162	469	25 823
Total	2 418 935	46 648	19 285

Quadro 21. Produtividade da Área 2 na UE-27 e Noruega

Fonte: POLICY RESEARCH CORPORATION (2008).

Também acima do valor europeu, ainda que com valores mais reduzidos, encontram-se países como a Finlândia, a França ou a Noruega. Com uma produtividade abaixo dos 8 500 euros estão alguns países da Europa de Leste, como a Estónia, a Polónia, a Letónia, a Lituânia, a Roménia e a Bulgária que, mais uma vez, apresenta o valor mais baixo (cerca de 2 500 euros, ou seja, mais de 16 500 euros de diferença em relação ao valor europeu).

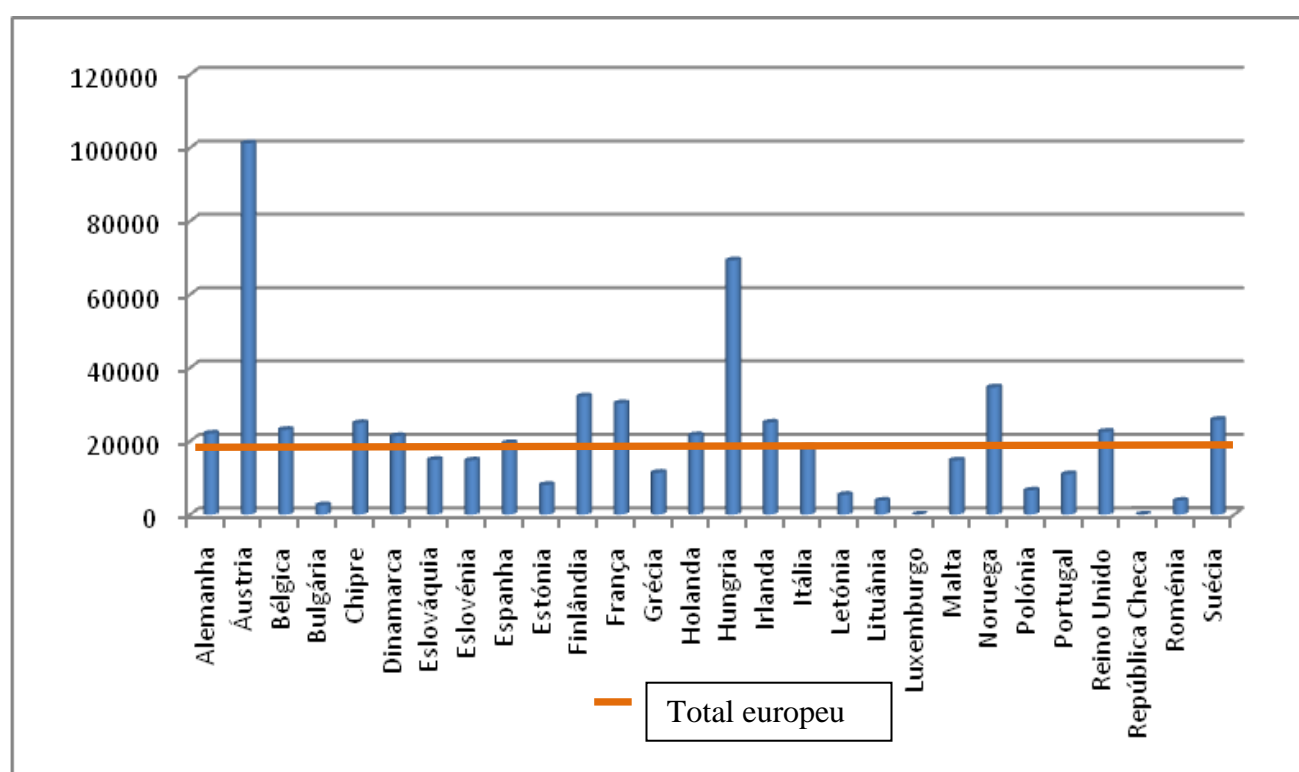


Figura 54. Produtividade da Área 2 nos países da UE-27 e Noruega

Fonte: POLICY RESEARCH CORPORATION (2008).

No que se refere à *Área 3 – Pescas* – os países que mais se destacam pela maior produtividade são a Noruega, a Irlanda e a Dinamarca (com valores de produtividade a variar entre 50 mil e 75 mil euros). Tendo em conta o valor europeu – de cerca 36 mil euros – mais uma vez se confirma a posição desfavorável de Portugal que apresenta valores de produtividade nas *Pescas* de cerca de 20 mil euros, valor semelhante ao registado pela Eslovénia.

País	Área 3		
	Emprego	VAB (milhões €)	Produtividade (€)
Alemanha	16 409	700	42 660
Áustria	734	33	44 959
Bélgica	1 743	87	49 914
Bulgária	895	5	5 587
Chipre	1 175	32	27 234
Dinamarca	14 060	735	52 276
Eslováquia	1 180	14	11 864
Eslovénia	623	13	20 867
Espanha	87 310	2 889	33 089
Estónia	6 700	85	12 687
Finlândia	2 740	124	45 255
França	64 712	3 100	47 905
Grécia	37 701	1 182	31 352
Holanda	9 049	394	43 541
Hungria	1 680	26	15 476
Irlanda	10 584	608	57 445
Itália	47 957	2 109	43 977
Letónia	10 580	92	8 696
Lituânia	6 565	63	9 596
Luxemburgo	0	0	-
Malta	1 441	32	22 207
Noruega	16 700	1 236	74 012
Polónia	19 923	243	12 197
PORTUGAL	33 229	666	20 043
Reino Unido	33 534	1 489	44 403
República Checa	2 267	34	14 998
Roménia	10 600	65	6 132
Suécia	3 955	186	47 029
Total	444 046	16 242	36 577

Quadro 22. Produtividade da Área 3 na UE-27 e Noruega

Fonte: POLICY RESEARCH CORPORATION (2008).

Abaixo do valor europeu e nacional, encontram-se os mesmos países que nas outras *Áreas* assumiram essa posição, nomeadamente, a Lituânia, a Letónia, a Roménia e, no fim da lista, a Bulgária (com cerca de 5 500 euros). Outros países da região, como a Estónia, a Polónia, a República Checa e a Eslováquia, ainda que com níveis de produtividade um pouco superiores, estão igualmente abaixo daqueles valores.

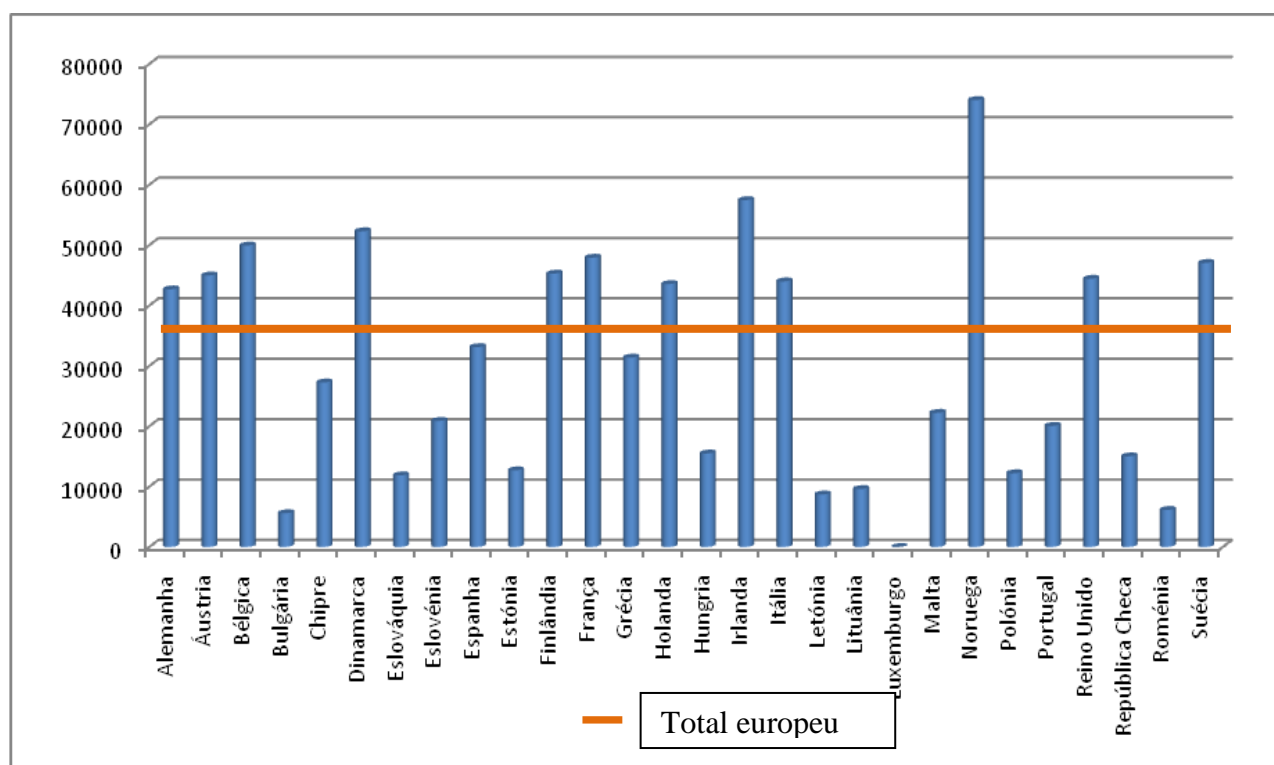


Figura 55. Produtividade da Área 3 nos países da UE-27 e Noruega

Fonte: POLICY RESEARCH CORPORATION (2008).

A potencialização dos sectores ligados ao mar e a formação de um *Cluster* marítimo no País poderá constituir-se como factor de dinamização e de revitalização de sectores estratégicos, que poderão ser contributo de grande valia para o desenvolvimento local e regional, através do reforço e maximização de dinâmicas sectoriais e territoriais.

“A Economia do Mar constitui, desta forma, um hypercluster que tem como base a variedade de utilizações que o mar suporta (...), nomeadamente defesa, transportes e logística, energia, pesca e aquicultura, e turismo e desportos; bem como ainda a concepção e fabrico de equipamentos e obras que permitem viabilizar essas mesmas

utilizações e permitem salvaguardar a permanência dessa base de recursos e proteger as populações dos riscos que o mar envolve, e actividades de ensino superior, formação e I&D, entre outras” SAER (2009, pg. 106/107).

Sendo assim, e numa perspectiva de *construção* de um *Cluster* do mar em Portugal, avançamos com a caracterização de alguns sectores que consideramos estratégicos, nomeadamente:



Figura 56. Os sectores do *Cluster* do mar português

A metodologia de análise a aplicar será adaptada às características específicas de cada um destes sectores e decorrerá, naturalmente, da disponibilidade de dados estatísticos.

1.2. AS PRINCIPAIS ACTIVIDADES MARÍTIMAS – ABORDAGEM SECTORIAL

1.2.1. ACTIVIDADES DE EXPLORAÇÃO E PRODUÇÃO DE RECURSOS

1.2.1.1. PESCA

«O sector das pescas é um sector que se debate actualmente com grandes dificuldades quer a nível mundial quer a nível nacional. A nível mundial o esforço de pescas é superior aos recursos existentes e os stocks estão, ou próximos dos limites máximos de exploração sustentável ou, como acontece com cerca de 70% das espécies, segundo os relatórios da FAO, vivem situações de declínio e diminuição acelerada.»

COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS (2004)

A pesca é a actividade mais antiga de exploração dos recursos vivos do oceano. Durante séculos foi restrita a águas interiores, pela insegurança que vinha do mar e que afastava a população do litoral. Em consequência, *“...a legislação produzida, naturalmente relacionada com as principais actividades económicas do tempo, é bastante cingida, até tarde, à pesca nas águas interiores.”* (ALMAÇA, 2003, pg. 307). Os séculos passaram e, embora de natureza diferente, o sector continua a debater-se com problemas e dificuldades de diversa ordem. Com efeito, a pesca enfrenta na actualidade inúmeros desafios, herança de um conjunto de constrangimentos, como a perda progressiva de atractividade do sector, sobretudo entre a mão-de-obra mais jovem e empreendedora, a instabilidade e precariedade de rendimentos, o desenvolvimento de outros sectores/ramos de actividade económica, etc. Além destes factores de ordem económica e social, um outro problema tem contribuído para a crise actual da actividade piscatória: a ruptura de stocks e mesmo o desaparecimento de algumas espécies, decorrente de uma exploração excessiva associada à crescente capacidade das frotas que, apetrechadas com técnicas de captura cada vez mais sofisticadas, sobretudo nos países mais desenvolvidos, ‘varrem’ os mares de recursos biológicos. Como é referido no relatório da COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS (2004, pg. 127) *“...a menos que a situação se altere nos próximos anos, a*

insustentabilidade actual degenerará numa crise ecológica e económica traduzida no desaparecimento de muitas espécies piscícolas com valor comercial.” A principal causa desta situação reside na duplicação do consumo mundial de peixe verificado na segunda metade do século XX. Os principais mercados do sector encontram-se no Japão, EUA e UE. O Relatório DOUGLAS-WESTWOOD (2005, pg. 51) aponta para um valor de 50 713 milhões de euros (2005), ao nível do mercado mundial das pescas, e de 4 064 milhões, ao nível europeu. Neste Relatório são feitas previsões de evolução destes valores para o ano 2010, confirmando-se nos dois casos uma redução na ordem dos -4,4%. O mercado europeu da actividade é dominado pela Noruega (30%), seguindo-se-lhe a Espanha (13%), Dinamarca e França (11%) e Reino Unido (9%)⁹³.

No contexto europeu, Portugal tem ainda uma posição de destaque, nomeadamente pelo emprego que, apesar de tendencialmente ir reduzindo, ainda mantém no sector e pelo mais alto consumo de pescado de todos os países da União. Estes níveis de consumo, associados à crescente escassez de recursos e à diminuição da frota de pesca, originam uma balança comercial de produtos do mar negativa, uma vez que o volume de importações em muito excede o de exportações. Aos problemas já identificados, acresce o da gestão do sector que, desde a entrada do país na UE, se faz *“de fora para dentro”* (COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS, 2004, pg. 128) a partir de Bruxelas, tendo a liberalização do acesso às águas comunitárias agravado a situação dos pescadores portugueses. Também a criação das Zonas Económicas Exclusivas (ZEE) afectou a pesca nacional, pois como refere SOUTO (1998, pg. 25-26) *“...no novo contexto internacional das pescas o país ficou em pior posição, já que o acesso aos pesqueiros onde tradicionalmente pescava se tornou muito difícil, senão mesmo impossível; por outro lado, uma tão extensa área marítima exclusiva pouco lhe veio acrescentar, já que o essencial dos recursos vivos está quer nas suas «águas interiores oceânicas», quer no seu «mar territorial».*” Com efeito, Portugal possui uma extensa ZEE, ainda que a largura (reduzida) da sua plataforma continental comprometa a existência de abundantes recursos haliêuticos. O acesso a pesqueiros longínquos afigurou-se desde cedo como uma solução para esta situação, ainda que *“...por perda de oportunidades de pesca em pesqueiros externos...”* a *“...produção nacional mais tem*

⁹³ DOUGLAS – WESTWOOD (2005, pg. 52).

vindo a decair, obrigando a importações crescentes de pescado para o mercado nacional...” SOUTO (2003^b, pg. 232).

A integração do país na UE trouxe, naturalmente, outras alterações ao sector. Com efeito, a criação da Política Comum de Pescas (PCP), que teve como grande objectivo a gestão dos recursos da pesca e aquicultura, afectou todos os países membros. Essas medidas surgiram logo nos anos 70, ainda que a PCP só tenha sido formalmente instituída em 1983. Inicialmente, a premissa de base era a de que todos os pescadores da União deveriam ter as mesmas condições de acesso às águas comunitárias, ainda que se criasse uma faixa costeira de reserva para os pescadores locais⁹⁴. Em 2002, procedeu-se a uma reforma da PCP que entraria em vigor a 1 de Janeiro do ano seguinte. Esta reforma enquadrou-se no facto de que a PCP *“...necessitava de uma reforma urgente, visto não ser suficientemente eficaz naquilo para o qual tinha sido criada, ou seja, para a conservação das unidades populacionais de peixe, para a protecção do ecossistema marinho, para assegurar a viabilidade económica das frotas comunitárias e para garantir a qualidade dos alimentos fornecidos aos consumidores.”* (http://ec.europa.eu/fisheries/cfp_pt.htm em 31/08/09). O grande objectivo desta reforma foi, por isso, a promoção da exploração sustentável dos recursos biológicos dos oceanos e, paralelamente, um desenvolvimento também sustentável da actividade do ponto de vista económico e social. Nesse ano, foi adoptado o Regulamento (CE) n° 2371/2002 do Conselho (de 20 de Dezembro) relacionado com a conservação e exploração dos recursos haliêuticos. *“De acordo com este diploma aprovado pelos ministros das Pescas dos 15 países que constituíam na época a UE, o objectivo da PCP é promover: a sustentabilidade da pesca e da aquicultura num ambiente marítimo saudável que permita apoiar uma indústria economicamente viável que ofereça emprego e oportunidades às comunidades costeiras.”* COMISSÃO EUROPEIA (2009, pág. 8). As medidas implementadas pela PCP de conservação e protecção destes

⁹⁴ *“A principal preocupação dos ministros nesses primeiros anos foi evitar a eclosão de conflitos entre as nações, numa altura em que vários países pelo mundo inteiro estavam a alargar as suas águas territoriais, tendo finalmente criado as zonas económicas exclusivas (ZEE), até ao limite de 200 milhas náuticas a partir da costa. (...) A fim de evitar a ruptura que o novo regime das ZEE poderia ter causado, as instituições europeias então emergentes negociaram um acordo no qual os Estados-Membros aceitaram conceder livre e mútuo acesso às respectivas águas territoriais para que as práticas e os bancos de pesca tradicionais pudessem ser preservados. Assim, a PCP nasceu não como um exercício radical de regulação supranacional, mas como uma tentativa de preservar a diversidade que caracterizava a estrutura tradicional do sector na Europa”* COMISSÃO EUROPEIA (2009, pg. 6).

recursos integram a definição de totais admissíveis de captura, de regras sobre as artes de pesca utilizadas pelos pescadores, de tamanhos mínimos de captura, entre outras. *“A sustentabilidade das pescas está agora, e firmemente, no topo das agendas internacionais dos assuntos relacionados com a pesca, incluindo na UE. Em resultado disto, os regulamentos comunitários que estabelecem anualmente os totais admissíveis de captura (TAC) e as quotas para as espécies comerciais mais importantes já não constituem meramente um mecanismo de divisão de um recurso comum. Estabelecem também um sistema completo de regras para a protecção e preservação das unidades populacionais de peixes vulneráveis”*, COMISSÃO EUROPEIA (2009, pág. 6).

Neste contexto, surge o Fundo Europeu das Pescas (FEP), instrumento financeiro da PCP. O seu período de vigência é de 2007 a 2013, para o qual tem um orçamento de cerca de 3 800 milhões de euros. Antecedeu-lhe o Instrumento Financeiro de Orientação das Pescas (IFOP), que vigorou de 1994 a 1999 e de 2000 a 2006. Estão contempladas por estes fundos, acções como a adaptação do esforço de pesca, a modernização das frotas, o apoio à aquicultura, o apoio à comercialização e a transformação do pescado, entre outras.

De acordo com o estudo da POLICY RESEARCH CORPORATION (2008) já referido, a *Área (3) das Pescas*, que aqui inclui a pesca marítima e em águas interiores, o processamento de produtos da pesca e a aquicultura, emprega em Portugal cerca de 33 200 pessoas, o que corresponde a 7,5% do total de activos do sector, sendo esta percentagem ultrapassada apenas em cinco países – o Reino Unido, a Itália, a Grécia, a França e a Espanha. O VAB da *Área* (incluindo aqueles três aspectos) em Portugal é de 666 milhões de euros, sendo superior naqueles cinco países e também na Noruega, Dinamarca e Alemanha.

A agregação de subsectores realizada neste estudo não nos permite ter acesso aos dados isolados da actividade piscatória (excluindo o processamento e a aquicultura). Já no relatório da COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS (2004, pg. 130) é referido que os pescadores portugueses representavam, em 1996, 11% dos pescadores da União, reconhecendo-se que *“Para além das actividades directamente ligadas às pescas, salienta-se o emprego gerado em outros sectores da economia como a restauração, o*

turismo e a indústria transformadora que beneficiam da matéria-prima proveniente quer da pesca quer dos produtos da aquacultura.”

Ao nível europeu, as maiores potências pesqueiras, considerando-se o volume de desembarques, são a Dinamarca, os Países Baixos e a Espanha, todos apresentando descargas de pescado superiores a 750 mil toneladas. Neste conjunto, Portugal é o nono país com maior e também com menor volume de desembarques de pescado, contribuindo em 3,7% para o total europeu, o que corresponde a cerca de 160 mil toneladas. Já ao nível do valor dos desembarques, a Espanha lidera o grupo, seguindo-se-lhe a Itália. Portugal obteve, em 2006, um valor de 213 milhões de euros com os desembarques de pescado, contribuindo para o total europeu em 3,2%.

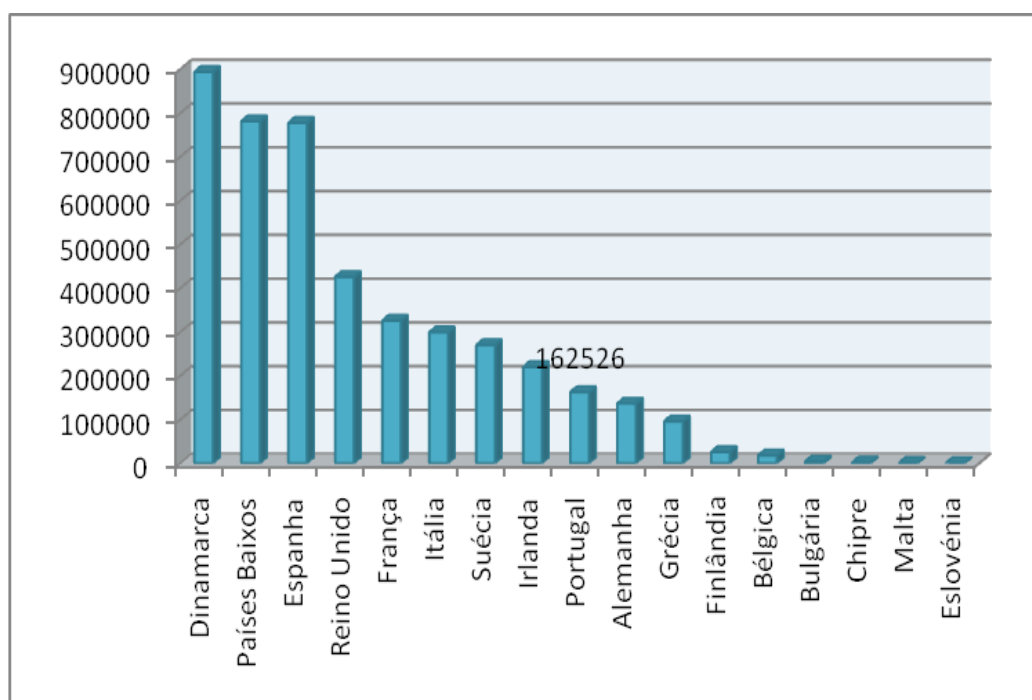


Figura 57. Volume de desembarques nos países da UE, em toneladas (2006)

Fonte dos dados: COMISSÃO EUROPEIA (2008).

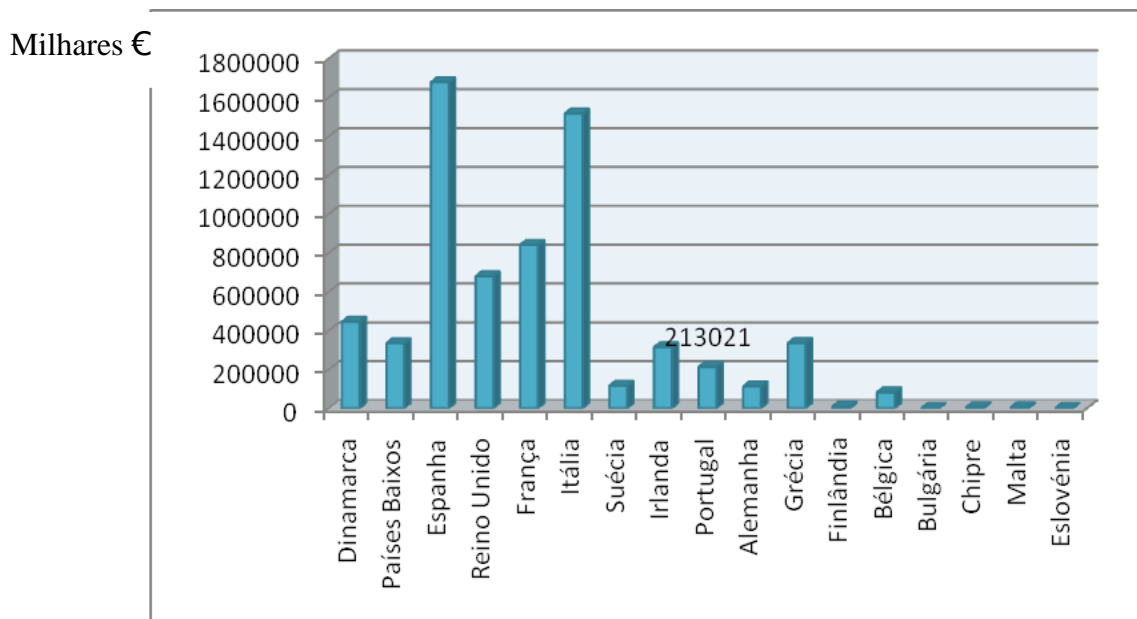


Figura 58. Valor dos desembarques nos países da UE, em milhares € (2006)

Fonte dos dados: COMISSÃO EUROPEIA (2008).

De acordo com dados do Boletim Mensal da Agricultura, Pescas e Agro-Indústria do INE (2009), em Dezembro de 2008 teriam sido descarregadas nos portos portugueses 8 314 toneladas de pescado, correspondendo a um valor de 17 056 milhares de euros. Tanto a nível da produção como da receita obtida, verificou-se uma diminuição destes valores, em 17% e 15% respectivamente, quando comparados com os do mesmo mês do ano anterior. Ao total anual de 169 mil toneladas, correspondeu, nesse ano, um valor médio mensal de 14 mil toneladas, oscilando entre as 20 mil nos meses de maior actividade, ou seja, de Julho a Setembro, e as 8 mil nos meses de menor laboração, ou seja, entre Dezembro e Abril.

O valor monetário correspondente a estes desembarques totalizou no ano 2008 uma verba na ordem dos 292 milhões de euros, sendo o mês mais favorável o de Julho, em que foi alcançado 11% do valor anual. O valor médio mensal é ultrapassado nos meses de Verão, naturalmente os de maior actividade, ficando-se abaixo desse valor entre Outubro e Dezembro.

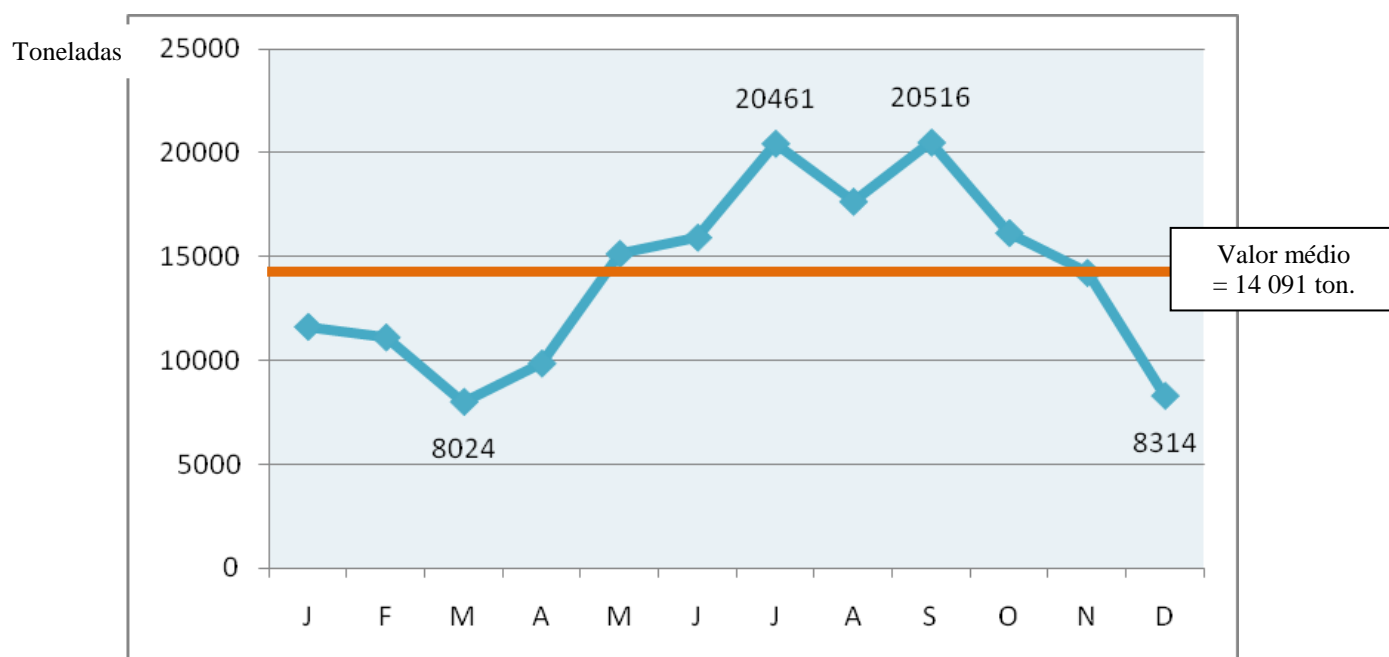


Figura 59. Pesca descarregada em Portugal – Continente e Regiões Autónomas – por mês, em 2008

Fonte dos dados: INE (2009).

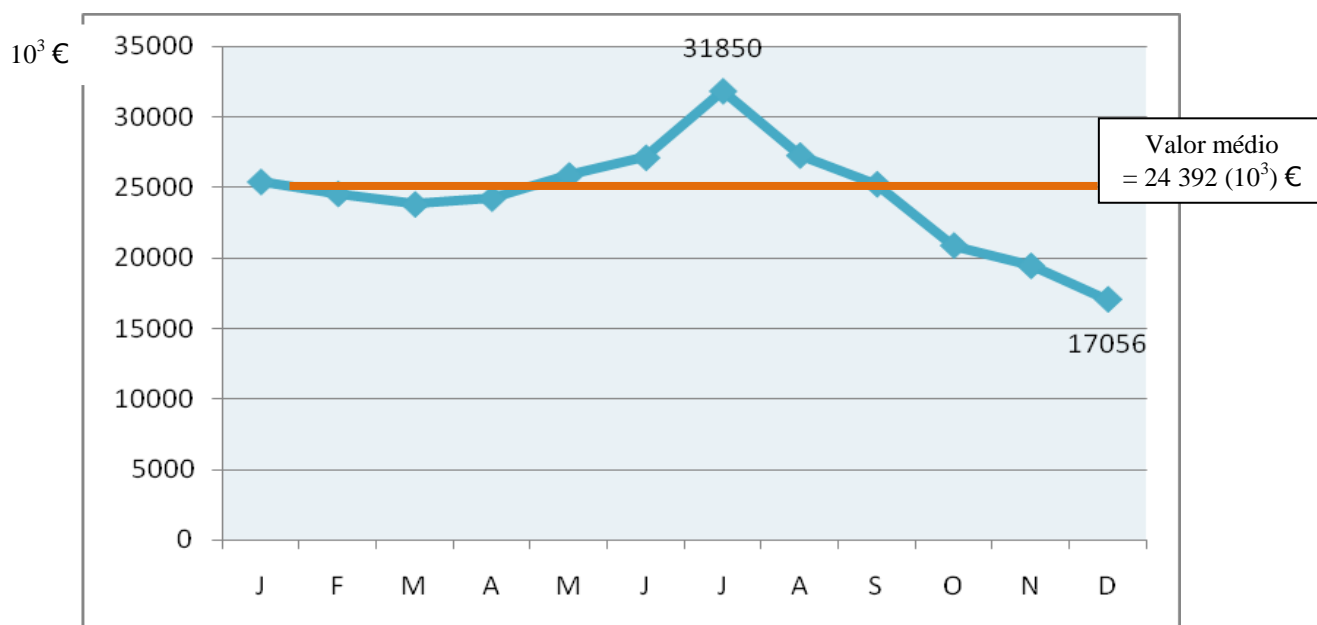


Figura 60. Valor monetário da pesca descarregada em Portugal – Continente e Regiões Autónomas – por mês, em 2008

Fonte dos dados: INE (2009).

Também nos Açores e na Madeira o volume da descarga de pescado registou um decréscimo, de 2007 para 2008, tendo sido descarregadas 400 toneladas no primeiro caso e 292 no segundo (em Dezembro de 2008). Tendo os Açores um nível de desembarques anual muito superior ao registado na Madeira – no primeiro caso esse valor ronda as 11 500 toneladas, no segundo anda à volta de 6 750 - a diferença faz-se notar principalmente entre Julho e Setembro, período do ano em que o volume de capturas nos Açores (cerca de 5 700 toneladas) em muito ultrapassa o da Madeira (à volta de 2 200), aproximando-se das 3 500 toneladas.

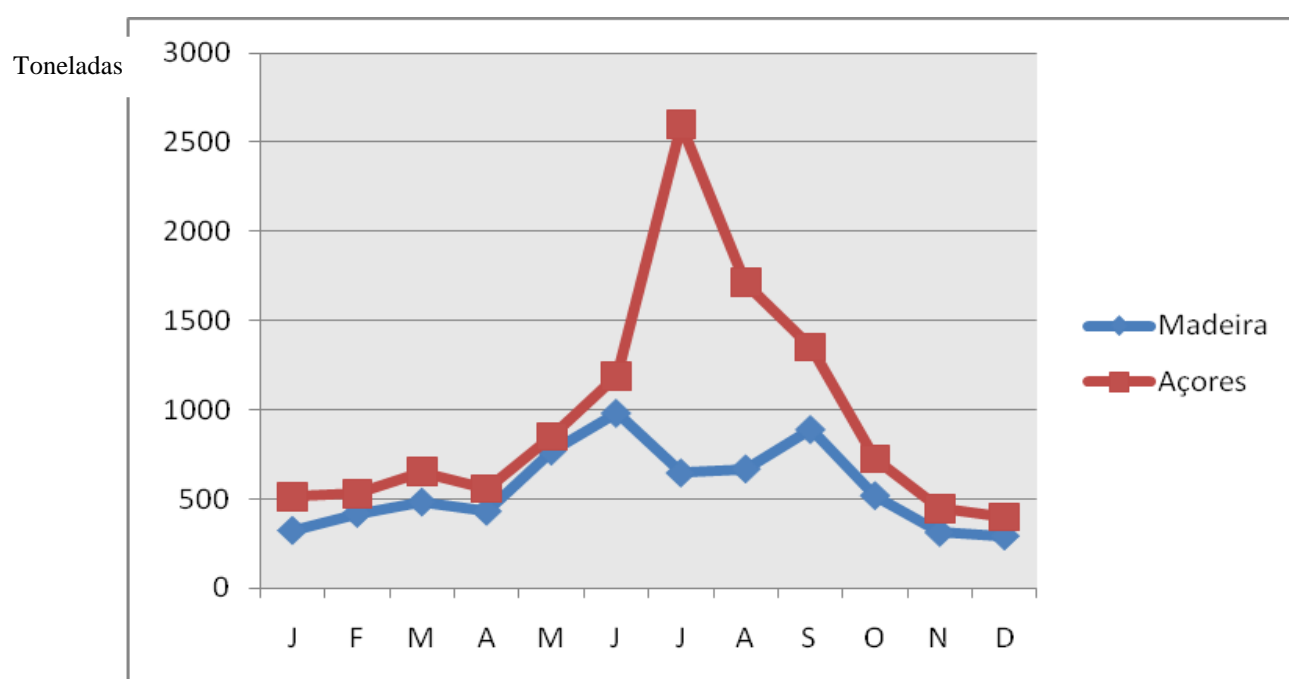


Figura 61. Pesca descarregada nos Açores e na Madeira, por mês, em 2008

Fonte dos dados: INE (2009).

De uma maneira geral, entre 2000 (de Janeiro a Dezembro) e 2009 (de Janeiro a Setembro) registou-se uma diminuição na quantidade de pescado descarregada em todos os portos portugueses, exceptuando o caso do porto de Aveiro. Matosinhos, Peniche, Sesimbra, Olhão e Portimão assumem as quatro primeiras posições do país, em matéria de quantidade de pescado descarregada, ainda que alternando lugares de um ano para o outro, à excepção de Matosinhos que detém o lugar cimeiro nas duas situações. No entanto, foi em alguns destes portos que ocorreram as quebras mais

significativas ao longo desse período de tempo – em Peniche, Portimão e também Lagos, Cascais e Tavira as reduções foram na ordem dos 50%. Na figura 63 confirma-se a liderança de Matosinhos e a relevância dos portos de Sesimbra, Peniche e Olhão, ao nível das capturas nominais de pescado, no ano de 2008, situação aliás já confirmada pelos dados disponíveis pela DATAPESCAS para o período de Janeiro a Setembro do ano seguinte.

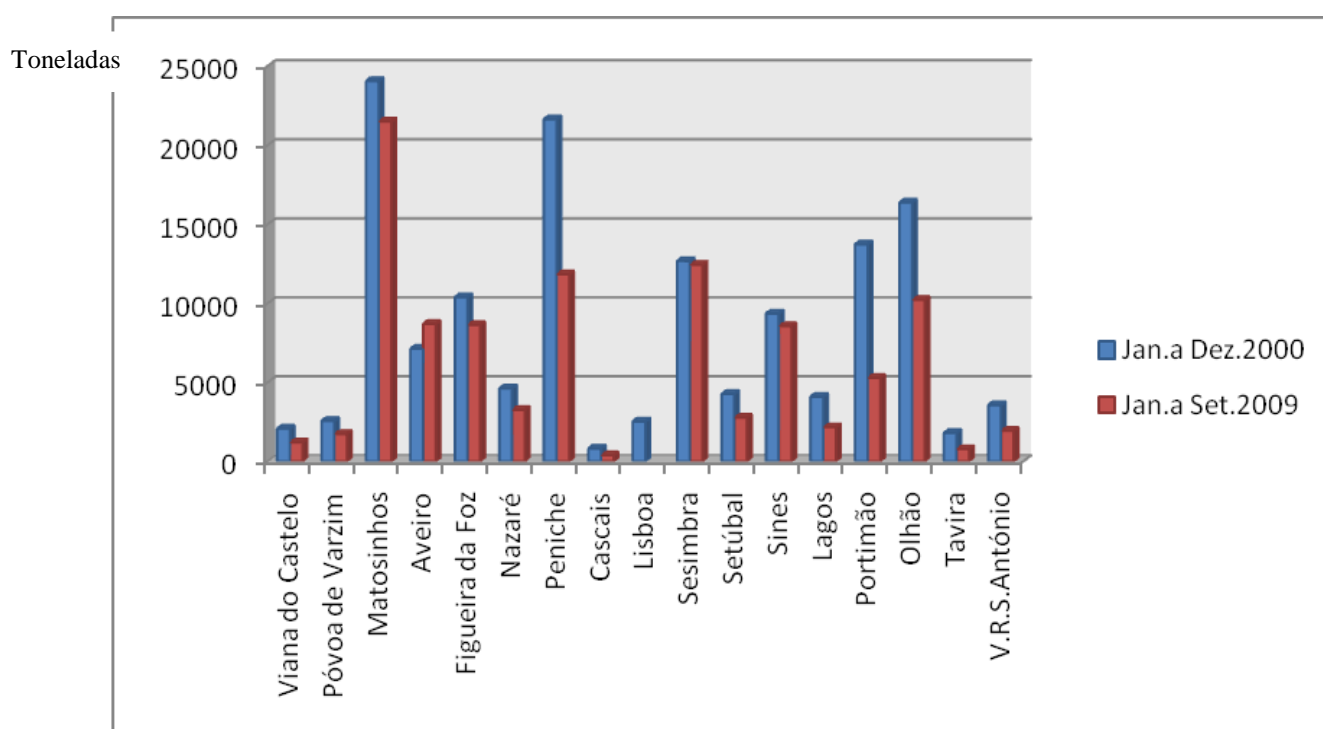


Figura 62. Estimativa de desembarques de pescado nos portos portugueses, 2000-2009

Fonte dos dados: DATAPESCAS (2000 e 2009).

Matosinhos é, assim, o principal porto de pesca do país em quantidade de pescado. Já em matéria de valor monetário, os portos de Sesimbra e Peniche retiram-lhe o primeiro lugar, distanciando-se pouco do segundo mas cerca de 4 milhões de euros do primeiro. A este trio, junta-se ainda o porto de Olhão que, no contexto da região algarvia, se destaca como o mais importante em volume e valor.

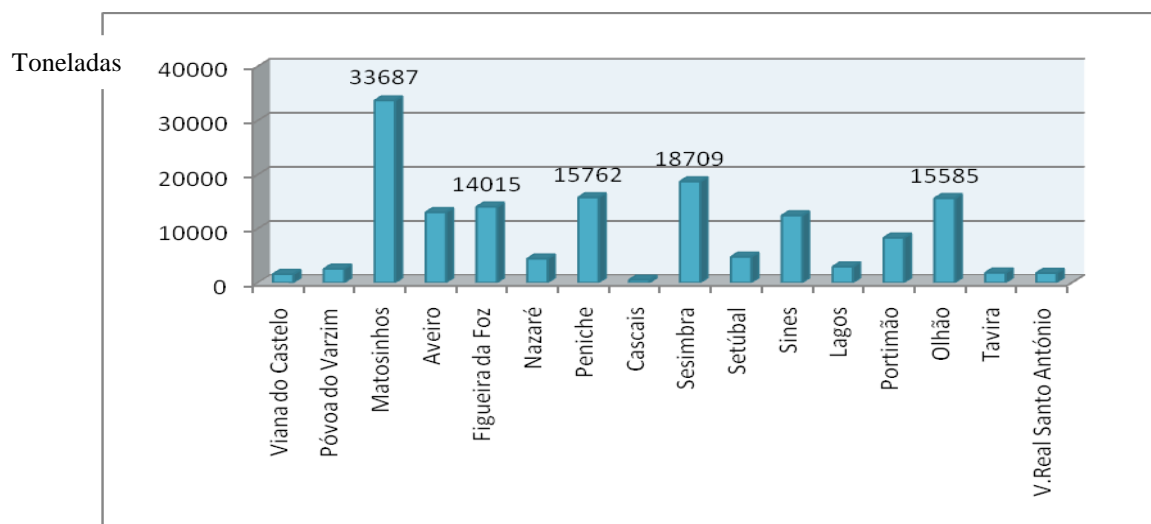


Figura 63. Capturas nominais⁹⁵ por portos principais, em 2008, em toneladas

Fonte: INE e DGPA (2009)

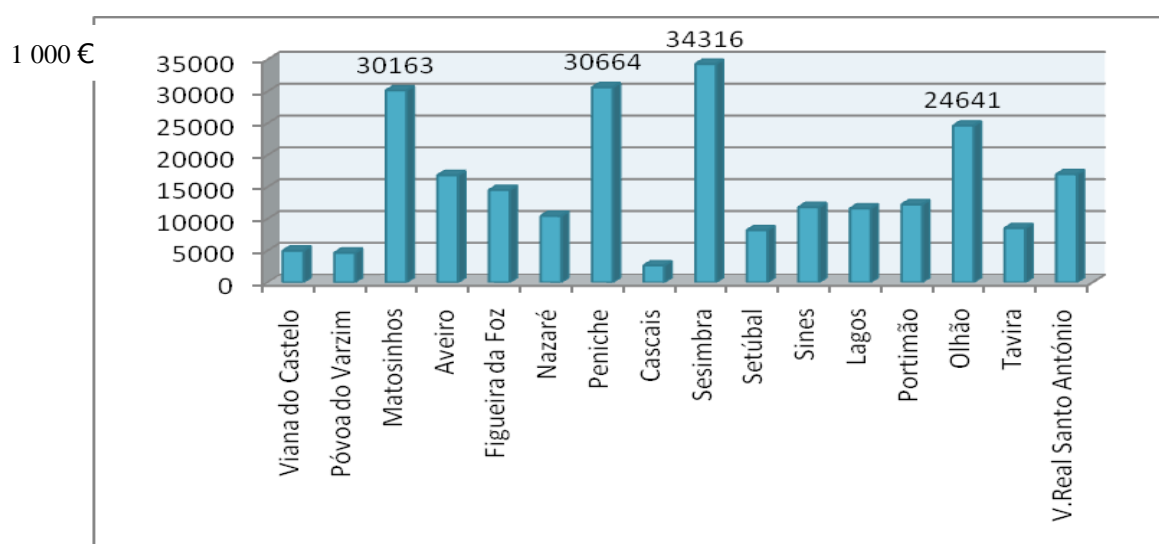


Figura 64. Capturas nominais por portos principais, em 2008, em valor monetário

Fonte: INE e DGPA (2009)

Do pescado descarregado nos portos nacionais, a quase totalidade corresponde a pescado fresco. Já nos portos internacionais o volume de descargas de produtos da pesca congelados é muito mais significativa.

⁹⁵ **Captura nominal:** “Peso vivo correspondente aproximadamente à pesca descarregada. A sua determinação faz-se normalmente pela aplicação de factores de conversão.” INE (2009^a, pg. 9).

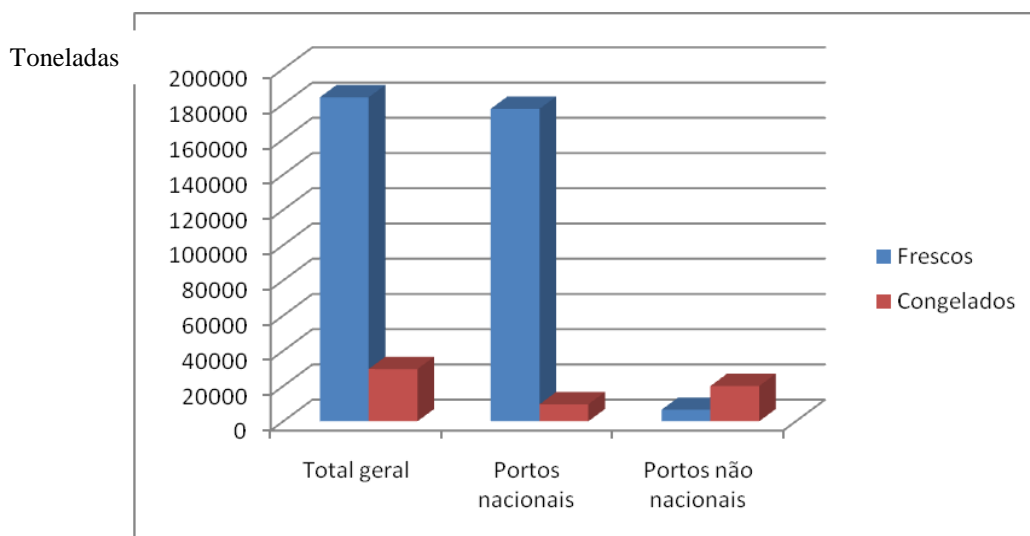


Figura 65. Pescado descarregado, em 2008

Fonte: INE e DGPA (2009)

Em 2008, foram descarregadas nos portos nacionais 1142 toneladas de pescado de embarcações de países comunitários, correspondendo a um valor de 528 mil euros.

Apesar do cenário pouco favorável, as Contas Económicas da Pesca, para o período 1998/2007, apontam que no ano 2007 o VAB do sector aumentou cerca de 7% em termos reais e cerca de 5% em termos nominais. Já nesse período, a importância da pesca no VAB nacional registou um recuo, passando de 0,33% para 0,26%.

Analisando o número de embarcações, verifica-se que a Dinamarca e os Países Baixos são os dois países com maior volume de desembarques, encontrando-se entre os que possuem menor número de embarcações de pesca, sobretudo este último. A Grécia, Itália e Espanha apresentam as maiores frotas de pesca da União, a que se segue Portugal, ainda que com valores nitidamente mais reduzidos. A uma frota maior não corresponde, pois, uma maior riqueza produzida pela actividade – tendo a quarta maior frota, Portugal é o nono país em matéria de riqueza produzida pelos desembarques.

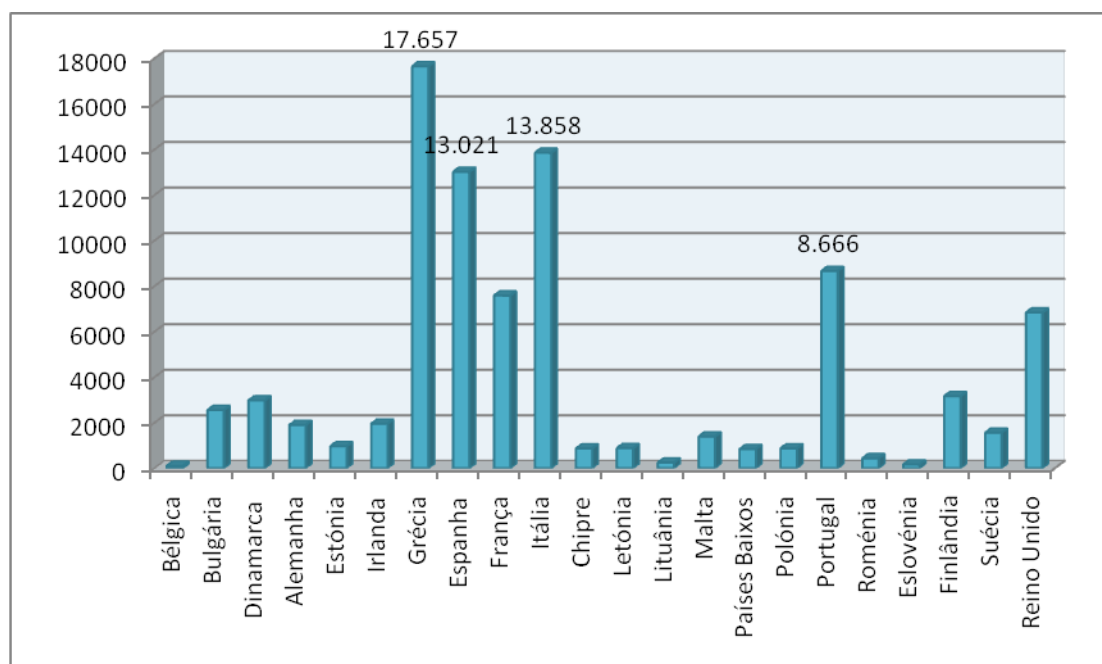


Figura 66. Número de embarcações de pesca dos países da UE, em 1 de Dezembro de 2007

Fonte dos dados: COMISSÃO EUROPEIA (2008)

Já em matéria de potência instalada nas embarcações de pesca, Portugal aparece em sétima posição, no contexto dos países europeus apresentados na figura 67. Tendo à sua frente países como a Itália, França, Espanha, Reino Unido, Grécia e Países Baixos, mantém uma distância muito significativa dos quatro primeiros que têm as frotas mais potentes da Europa.

A frota de pesca portuguesa era constituída por 8585 embarcações, em 2008, de acordo com dados do INE, encontrando-se a grande maioria (86%) no território do continente e aí principalmente nas regiões Centro, Algarve e Lisboa que, em conjunto, possuíam 66% do total de embarcações de pesca existentes no país. De referir o papel pouco relevante da região do Alentejo – da margem sul do Tejo à costa ocidental algarvia encontram-se apenas os portos de Sesimbra, Setúbal e Sines.

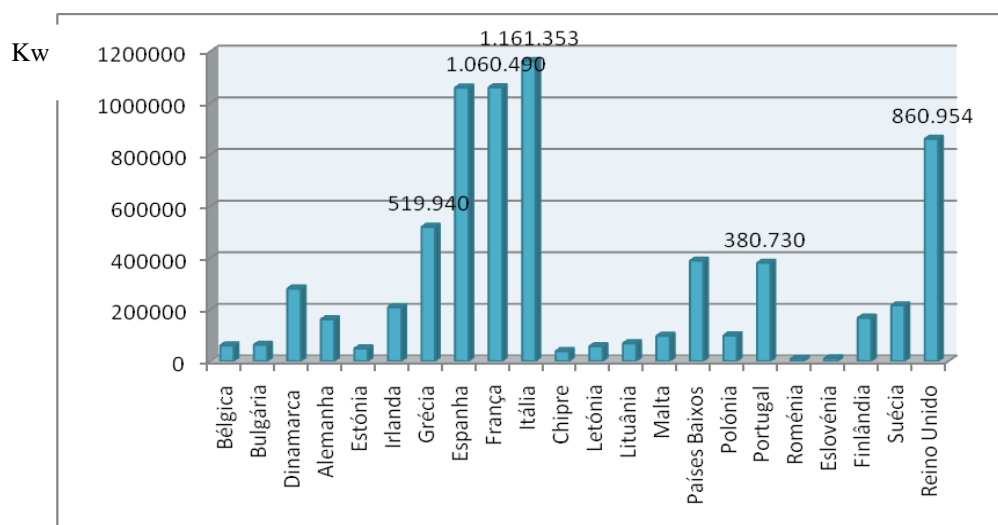


Figura 67. Potência motriz das embarcações de pesca dos países da UE, em 1 de Dezembro de 2007

Fonte dos dados: COMISSÃO EUROPEIA (2008).

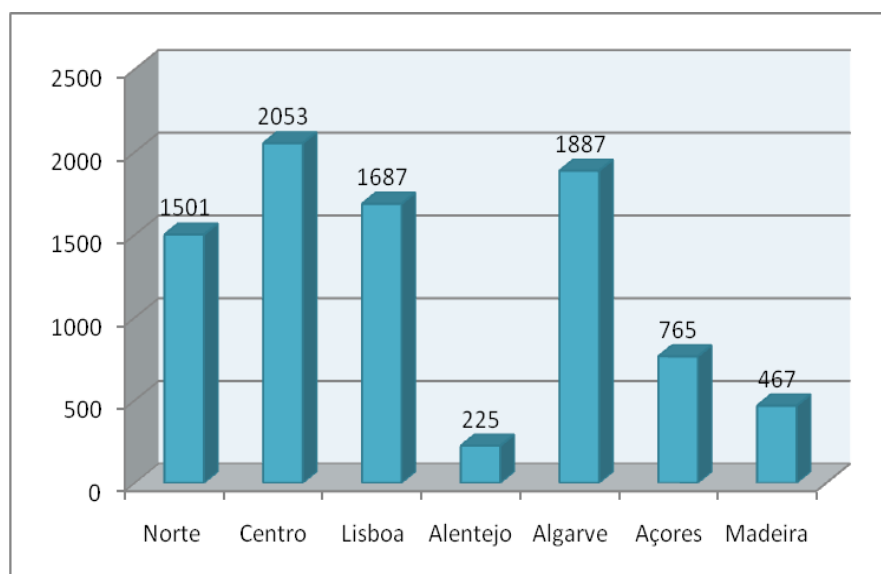


Figura 68. Número de embarcações existentes em Portugal, em 2008, por NUT II

Fonte: INE e DGPA (2009)

Trata-se, sobretudo, de embarcações com uma arqueação bruta reduzida (cerca de 85%), o que significa uma igualmente reduzida capacidade de carga.

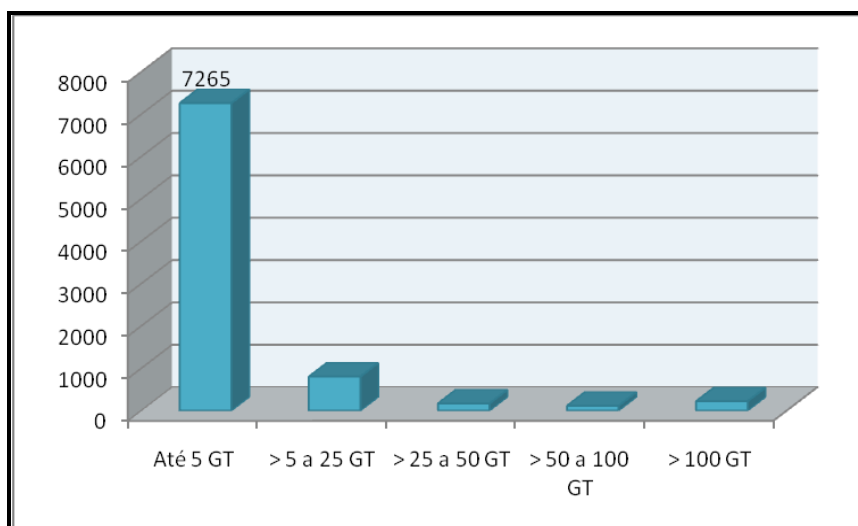


Figura 69. Número de embarcações por classes de GT⁹⁶, em 2008

Fonte: INE e DGPA (2009)

Em 2008, entraram na frota de pesca portuguesa 122 embarcações, das quais 93 (76%) correspondendo a novas construções e 29 a outras situações.

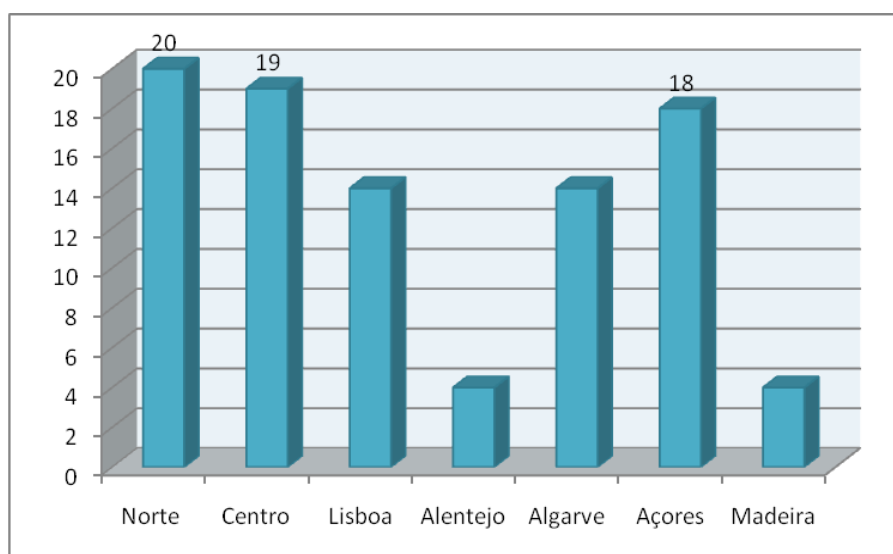


Figura 70. Embarcações entradas na frota de pesca portuguesa por novas construções, em 2008

Fonte: INE e DGPA (2009)

⁹⁶ GT – Arqueação Bruta de uma embarcação ou navio; representa a medida do volume total de uma embarcação ou navio.

Quanto a embarcações saídas da frota de pesca nacional, nesse ano, num total de 169, 121 (72%) foram demolidas, 2 naufragaram e 46 saíram.

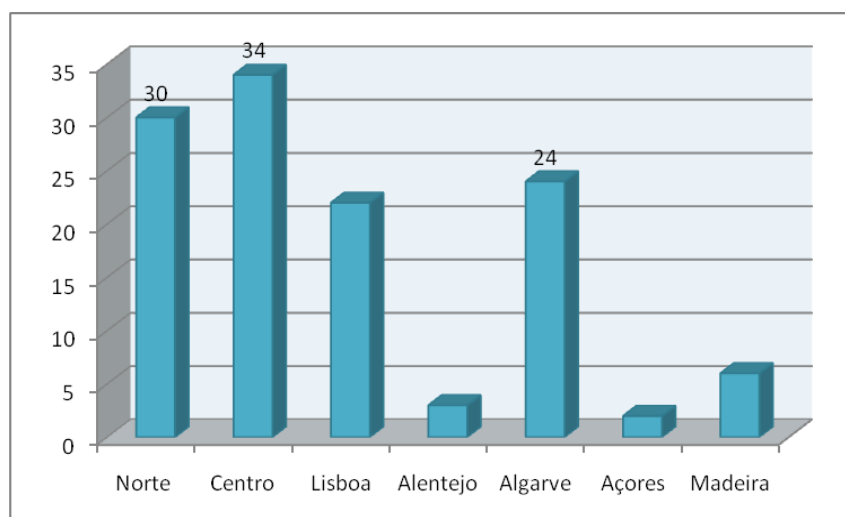


Figura 71. Embarcações saídas da frota de pesca portuguesa por demolição, em 2008

Fonte: INE e DGPA (2009)

A pesca é, como já se referiu, um sector que tem vindo a perder população activa em Portugal, situação que se acentuou a partir da segunda metade do século XX. Neste período de tempo, ou seja, de 1950 até 2001, a variação registada na evolução dos activos no sector foi de -65%.

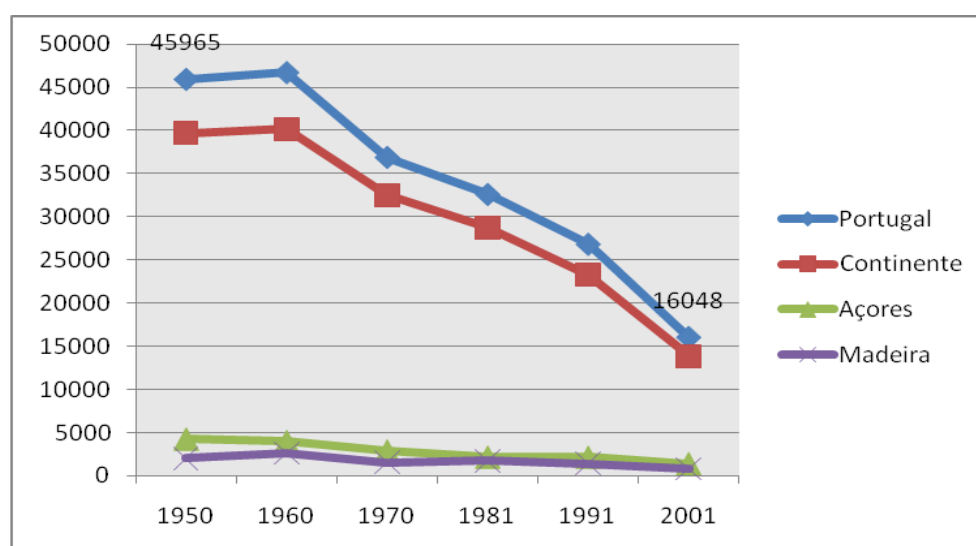


Figura 72. População activa na pesca, 1950-2001

Fonte: INE e DGPA (2009)

De um total de quase 46 mil pescadores na década de 50, o país viu reduzir o seu número para cerca de 16 mil em 2001. Dos cerca de 13 800 pescadores do território do continente, 78% encontravam-se a laborar nas regiões Norte, Centro e Algarve, destacando-se a primeira que, com quase 4 mil activos, representa 29% do total.

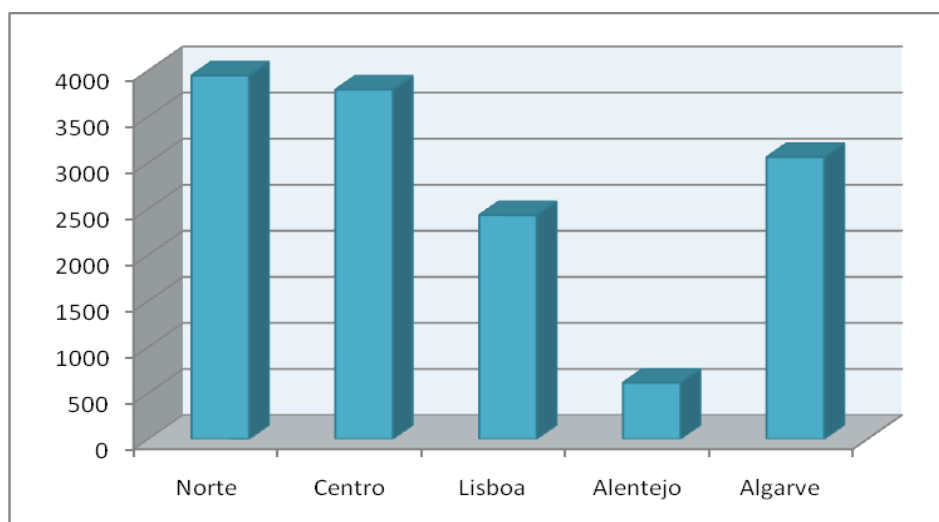


Figura 73. População activa na pesca, em 2001, por NUT II

Fonte: INE e DGPA (2009)

Ao analisarmos os mesmos dados ao nível do Continente e das Regiões Autónomas, verificamos que esta diminuição de activos no sector piscatório foi ligeiramente mais acentuada nos Açores, onde a variação do número de pescadores, naquele período de tempo, foi de -67%, tendo a Região Autónoma da Madeira registado uma variação inferior à média nacional, à do Continente e à da Região Autónoma dos Açores, o que significa que a redução do número de pescadores não foi aqui tão elevada.

Dados mais recentes, de 2008, revelam uma tendência favorável de crescimento, ainda que ténue, em algumas regiões. Nesse ano, encontravam-se matriculados 16 854 pescadores em Portugal, dos quais 82% no Continente, 15% nos Açores e apenas 3% na Madeira. Comparando os dados deste ano, por NUT II, com os de 2001, podemos concluir um aumento nas regiões do Norte (484), Alentejo (85), Algarve (5) e Açores (1150). No total, houve um acréscimo de 1724 pescadores nestas regiões e um

decréscimo de 918 nas restantes, o que equivale a um aumento, nesse período de sete anos, de 806 pescadores no país.

NUTS I	Nº de activos na pesca						
	1950	1960	1970	1981	1991	2001	Varição 1950/2001 (%)
Continente	39710	40166	32510	28742	23278	13837	- 65%
Açores	4242	3967	2870	2144	2137	1392	- 67%
Madeira	2013	2616	1540	1737	1425	819	- 59%
Total	45965	46749	36920	32623	26840	16048	- 65%

Quadro 23. Número de activos na pesca em Portugal – Continente e Regiões Autónomas (1950/2001)

Fonte: INE e DGPA (2009)

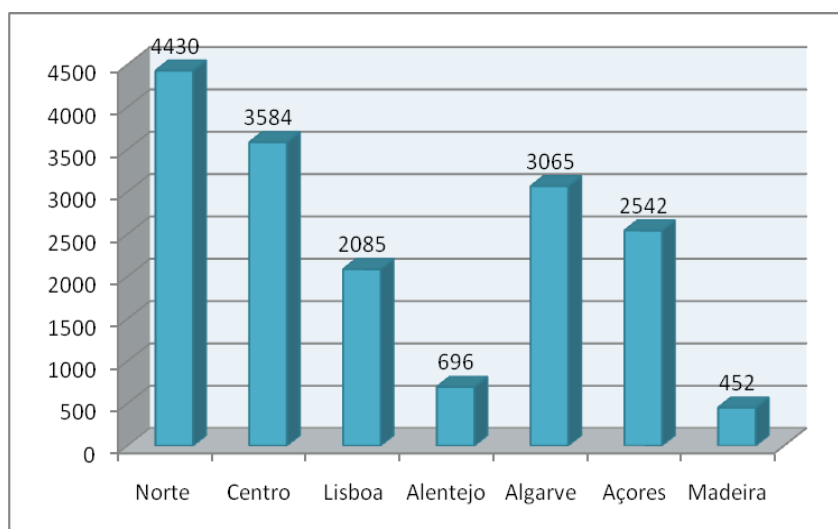


Figura 74. Pescadores matriculados em 31-XII 2008, por NUT II

Fonte: INE e DGPA (2009)

Muitos estudos têm sido feitos em torno do sector, nomeadamente das mais-valias que a pesca ainda produz ou poderá produzir para o País, as dificuldades e condicionalismos que enfrenta, sobretudo quando inserida num contexto comparativo com outras nações marítimas da Europa, tecendo-se considerações diversas sobre o seu futuro, as grandes tendências, obstáculos e desafios com que se depara. O relatório da COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS é um desses exemplos, onde é

feito um diagnóstico do sector cujos pontos fortes, fracos, desafios, oportunidades, ameaças, riscos e constrangimentos se sintetizam no quadro seguinte:

<u>PONTOS FORTES</u>	<u>PONTOS FRACOS</u>
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Extensão da ZEE ▶ Know-how e tradição ▶ Abundância de espécies mais consumidas ▶ Infra-estruturas portuárias dispersas pelo território ▶ Ligação das pescas a outros sectores (restauração, turismo...) ▶ Elevado consumo de pescado no país ▶ Existência de lotas 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Fraco conhecimento de recursos e potencialidades da ZEE ▶ Incorrecta organização do sector ▶ Incorrecto ordenamento da orla costeira ▶ Incumprimento da legislação ▶ Reduzido investimento na qualidade e na promoção dos produtos da pesca ▶ Reduzida componente tecnológica em alguns segmentos ▶ Reduzida capacidade atractiva do sector ▶ Dependência das comunidades piscatórias do sector das pescas ▶ Escassez de recursos humanos e condições de vida dos pescadores ▶ Reduzido investimento na investigação aplicada ao sector
<u>DESAFIOS E OPORTUNIDADES</u>	<u>AMEAÇAS, RISCOS E CONSTRANGIMENTOS</u>
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Elevada procura de produtos da pesca ▶ Apoios comunitários ao desenvolvimento e modernização do sector ▶ Possibilidades de protecção criadas pela extensão das áreas protegidas em meio marinho ▶ Desenvolvimento de novas pescarias ▶ Maior ligação com o turismo ▶ Valorização dos produtos da pesca ▶ Procura crescente por indústrias farmacêuticas e cosméticas ▶ Novos hábitos alimentares dinamizadores de novas procuras ▶ Procura de produtos de qualidade ▶ Certificação de pescarias com reflexo no desenvolvimento local e regional ▶ Cooperação com outros países (PALOP...) 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Redução de recursos e extinção de espécies ▶ Redução de recursos humanos e não renovação ▶ Constrangimentos impostos pela PCP ▶ Acesso de frotas mais potentes a zonas próximas da plataforma continental portuguesa ▶ Riscos externos promotores de catástrofes ecológicas

Quadro 24. Diagnóstico - Síntese do sector das pescas (CEO)

Fonte: Adaptado de COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS (2004), pg. 135-137.

Mediante estas potencialidades e fragilidades, as tendências mais prováveis são a de que haja uma necessidade crescente de recurso a outros meios de obtenção de pescado, alternativos à pesca, face à situação de sobreexploração de determinadas espécies e ao crescente aumento do consumo. Assim, a par da tendência de evolução pouco favorável para a actividade, estrutura-se uma outra bastante mais promissora para a aquicultura. A crescente perda de atractividade da actividade piscatória, com consequente envelhecimento dos activos, é também uma preocupação. Impõem-se dois tipos de medidas, a aplicar consoante a(s) realidade(s): ou se aposta na criação de actividades alternativas que, em antigas comunidades de pescadores, funcionem como âncora que evite a ruptura e o abandono total; ou, onde ainda a situação o viabiliza, se aposta na valorização do pescado, no modo de vida dos homens do mar, na formação e no avanço tecnológico, para que se consiga uma produção competitiva.

Nesta mesma perspectiva, foi formulado o objectivo global do Programa Operacional Pesca 2007-2013, que realça estes aspectos ao defender a promoção da *“...competitividade e sustentabilidade a prazo do sector, apostando na inovação e na qualidade dos produtos, aproveitando melhor todas as possibilidades da pesca e potencialidades da produção aquícola, com recurso a regimes de produção e exploração biológica e ecologicamente sustentáveis, e adaptando o esforço de pesca aos recursos pesqueiros disponíveis.”* DGPA (2007, pg. 24). Para melhor se compreender a sua dimensão, foram formulados objectivos específicos para este Programa, a saber:

- *“Promover a competitividade do sector pesqueiro num quadro de adequação aos recursos pesqueiros disponíveis”*, partindo da assumpção que se a produção de pescado não consegue dar resposta às necessidades crescentes é necessário apostar-se em novas formas de produção, como a aquícola;
- *“Reforçar, inovar e diversificar a produção aquícola”*, no sentido de aumentar a produção do pescado;
- *“Criar mais valor e diversificar a produção da indústria transformadora”*, tratando-se, pois, de uma actividade geradora de valor acrescentado e com papel fulcral na ligação com outros sectores do cluster, como a pesca e a aquicultura;

- *“Assegurar o desenvolvimento sustentado das zonas costeiras mais dependentes da pesca”*, evitando o abandono e a regressão económica e social.

Neste âmbito, prevê-se que, até 2013, diminua a capacidade da frota de pesca, aumente o número de projectos de modernização de embarcações, assim como o número de portos de pesca a modernizar (integrando a melhoria da qualidade das instalações de desembarques). Também está previsto o aumento do volume da produção aquícola (que, partindo de um valor de 6801 toneladas, se prevê que atinja as 10 mil em 2010 e as 15 mil em 2013), tal como a sua representatividade na produção nacional do sector.

Neste Programa identificam-se, ainda, alguns eixos prioritários que lhe dão forma e que se referem sobretudo ao nível:

- da *adaptação do esforço de pesca*, consubstanciada pela redução da frota que actue sobre recursos mais vulneráveis e pela modernização das embarcações, tornando-as mais competitivas;

- da *aquicultura, transformação e comercialização dos produtos da pesca e aquicultura*, referindo-se ao reforço da produção aquícola, através da instalação e modernização de unidades produtivas, e da própria actividade de transformação e comercialização que, pela construção e modernização de unidades e introdução de tecnologia e métodos de produção inovadores, se aumente o volume de exportações;

- da *adopção de medidas de interesse geral*, com reflexo na protecção da fauna e flora aquáticas, em melhorias nos portos de pesca e locais de abrigo e desembarque, na criação e divulgação de campanhas de promoção dos produtos da pesca, etc.;

- do *desenvolvimento sustentável das zonas de pesca*, com os objectivos de promover um desenvolvimento sustentável em zonas ainda dependentes da actividade piscatória e de melhorar a qualidade de vida das populações nessas áreas.

Propõe-se também uma interligação entre estes sectores e as instituições de investigação *“...para encontrar as melhores soluções nos domínios tecnológico, organizacional e da formação especializada de nível superior, para os problemas e desafios que o sector enfrenta, deverá assumir um papel mais relevante no contexto da melhoria indispensável da competitividade”*, DGPA (2007, pg. 44).

Também o estudo da SAER (2009, pg. 397-401) sugere objectivos estratégicos a implementar ao nível da dinamização e valorização da pesca, de que se destaca *“dotar o País de uma real capacidade de criação de valor económico a partir dos seus recursos piscícolas”*, para o que contribuirão acções, como a *“criação e promoção de regiões piscícolas demarcadas”*, utilizando a origem como instrumento de qualidade e valorização do pescado; a *“transformação e valorização da cadeia de valor do pescado português”*, defendendo-se a entrada directa dos produtos piscícolas nas cadeias de distribuição; a *“valorização, capacitação e modernização da frota pesqueira”*, através da aposta em unidades de captura mais modernas e produtivas.

Acreditamos que, pela valorização da qualificação dos recursos humanos da pesca e de sectores a ela estreitamente ligados, pela gestão racional e sustentável dos recursos, pela modernização dos meios de produção, que permitam valorizar a qualidade e a sobrevivência e manutenção natural das espécies, pela colocação do conhecimento e da investigação ao serviço de métodos de produção mais eficazes e competitivos, sempre numa óptica de compatibilização com o meio e com outras actividades, a pesca pode resistir aos ventos pouco favoráveis que a têm arrastado para a situação difícil em que se encontra e mudar de rumo... Essa mudança de rumo implica duas condições consideradas fundamentais: vontade(s) e esforço(s). O caminho está traçado, as opções estão estudadas, analisadas e medidas. Cabe aos agentes que intervêm no sector um papel activo, responsável, empreendedor e não desistente.

Como é divulgado pela Comissão Europeia, e em jeito de conclusão: *“para que o sector da pesca europeu sobreviva e prospere no século XXI, é necessário um sistema de gestão das pescas que seja bem sucedido em aproximar os interesses económicos do sector do interesse a longo prazo da sociedade em dispor de mares saudáveis e de unidades populacionais produtivas. Tal sistema poderá exigir a introdução de mudanças radicais na forma como as pescas são geridas na Europa. Estas mudanças vão substituir os incentivos económicos e institucionais à sobrepesca por um sistema que promova, verdadeiramente, a gestão eficaz dos nossos oceanos e mares por parte de quem deles depende para viver”*, COMISSÃO EUROPEIA (2009, pág. 7).

1.2.1.2. AQUICULTURA

«Nos próximos dez anos a aquicultura deverá atingir o estatuto de sector estável, que garanta emprego seguro a longo prazo assim como o desenvolvimento das zonas rurais e costeiras, oferecendo alternativas às actividades de pesca, em termos tanto de produtos, como de emprego.»

COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS (2002)

Há milhares de anos, o homem passava de recolector a produtor agrícola. Nos dias de hoje, assiste-se como que a uma nova fase da revolução neolítica mas desta vez direccionada para a actividade piscatória, dando os *recolectores do mar* lugar aos empresários produtores de peixe em terra. Vista como uma alternativa aos tradicionais métodos de abastecimento de pescado, a aquicultura é uma actividade de crescente importância, tanto a nível económico, pela riqueza e emprego gerados, como ecológico, pela possibilidade de reposição de *stocks* e de maior protecção de certas espécies aquáticas (tanto de águas salgadas como doces). Abrangendo as *“...actividades de produção em águas salgadas, salobras ou doces de espécies animais como peixes, crustáceos, moluscos e de algas, e outras espécies similares nas diferentes fases de desenvolvimento dos seus ciclos biológicos”* (www.dgpa.min-agricultura.pt), trata-se de uma actividade antiga, de prática comum na Idade Média na Europa, nomeadamente a produção em tanques. A evolução permitiu que hoje existam diferentes tipos de instalações: além dos tanques, em terra, existem estruturas flutuantes, na água, e viveiros, em zonas entre marés, havendo ainda ao nível dos estabelecimentos propriamente ditos unidades de reprodução e unidades de crescimento e engorda.

O estudo da SAER (2009), que inclui esta actividade na função *Pesca e Alimentação*, aponta como causas do seu grande crescimento e expansão as dificuldades da pesca e os mais baixos custos de produção. As estimativas da FAO apontam que, actualmente, a produção aquícola abasteça o mercado mundial em 47% do peixe consumido

(COMISSÃO EUROPEIA, 2009, pg. 28). De entre os maiores produtores mundiais, destaca-se a China, com uma produção anual a ultrapassar os 43 milhões de toneladas.

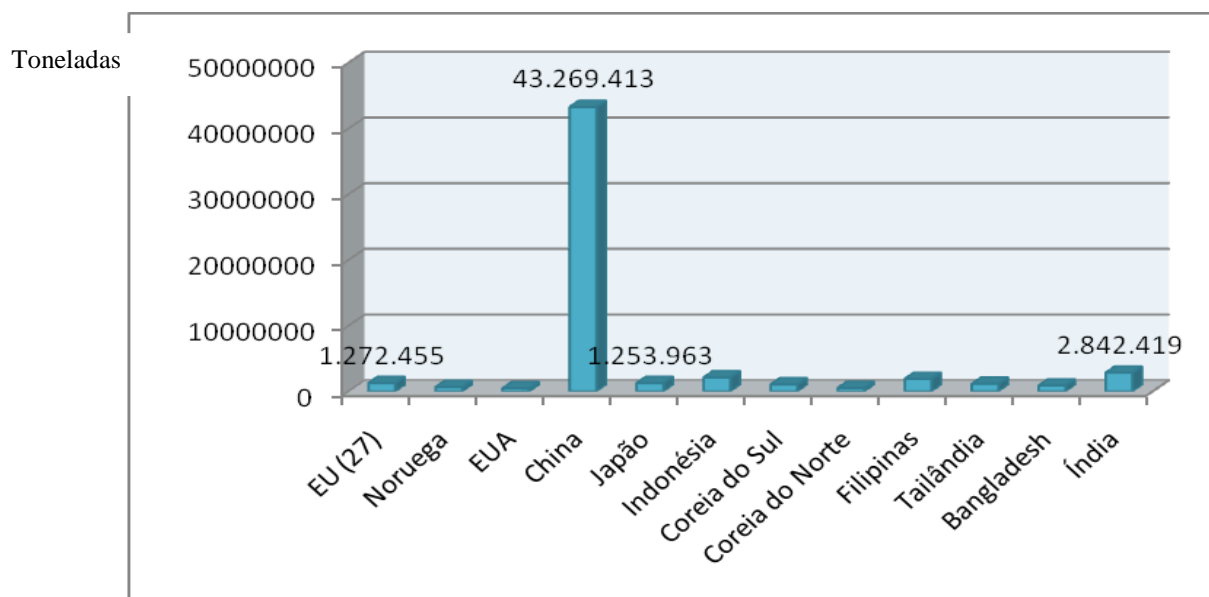


Figura 75. Produção aquícola dos principais produtores mundiais, em toneladas (2005)

Fonte dos dados: COMISSÃO EUROPEIA (2008).

Com valores bastante inferiores, mas ainda assim com uma produção a merecer referência no contexto mundial, surgem países como a Índia, a Indonésia, as Filipinas e o Japão. Se compararmos estes dados com os referentes ao valor monetário dessa produção, as conclusões são, naturalmente, idênticas. Destaca-se, no entanto, o Japão que tendo uma produção total inferior à obtida na UE consegue alcançar um valor monetário superior, em mais de 500 mil euros.

No que se refere à produção europeia (UE 27, excluindo o Luxemburgo), mais de 50% centra-se em três países – França, Espanha e Itália. A estes juntam-se ainda o Reino Unido e a Grécia, com mais de 170 mil e 100 mil toneladas respectivamente, e a Irlanda e os Países Baixos, com uma produção superior a 60 mil toneladas. A contribuição portuguesa para a produção total aquícola europeia, fica-se pelos 0,5%.

Com efeito, a Ásia afirma-se pelos custos mais competitivos, tal como acontece em tantos outros sectores actualmente, enquanto a Europa marca presença pela qualidade e pela diferenciação dos produtos.

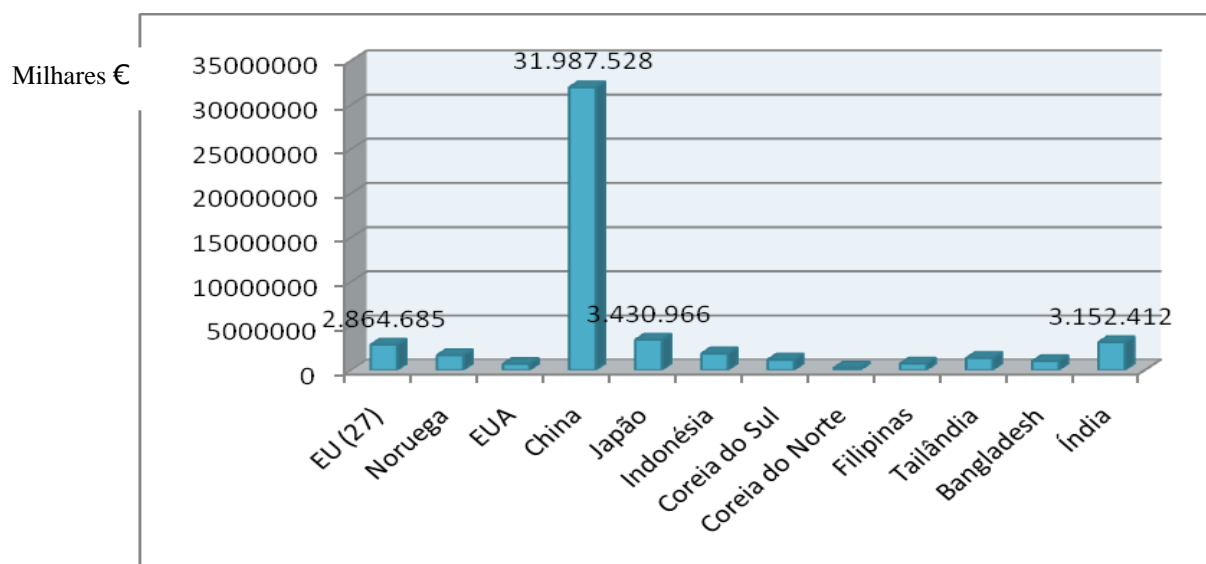


Figura 76. Produção aquícola dos principais produtores mundiais, em valor monetário (2005)

Fonte dos dados: COMISSÃO EUROPEIA (2008).

O Relatório DOUGLAS-WESTWOOD (2005, pg. 54) avalia a produção mundial da aquicultura, em 2005, em 24 831 milhões de euros (estimando que, em 2010, seria de 30 166 milhões) e europeia em 3 623 milhões de euros (valor que, em 2010, seria de 4 401 milhões). Mais uma vez, a Ásia a dominar 70% daquele mercado, a que se segue a Europa (15%) e a América Latina (10%), de acordo com a mesma fonte.

Ainda que com uma produção bastante incipiente no contexto da UE, Portugal consegue ultrapassar, em volume de produção, alguns países mais desenvolvidos, como a Bélgica, a Áustria e a Suécia. No entanto, a grande maioria dos países que lhe ficam atrás, a este nível, são do leste europeu e da ex-URSS, como a Estónia, a Letónia, a Lituânia, a Bulgária, a Eslovénia, a Eslováquia e as ilhas de Malta e Chipre.

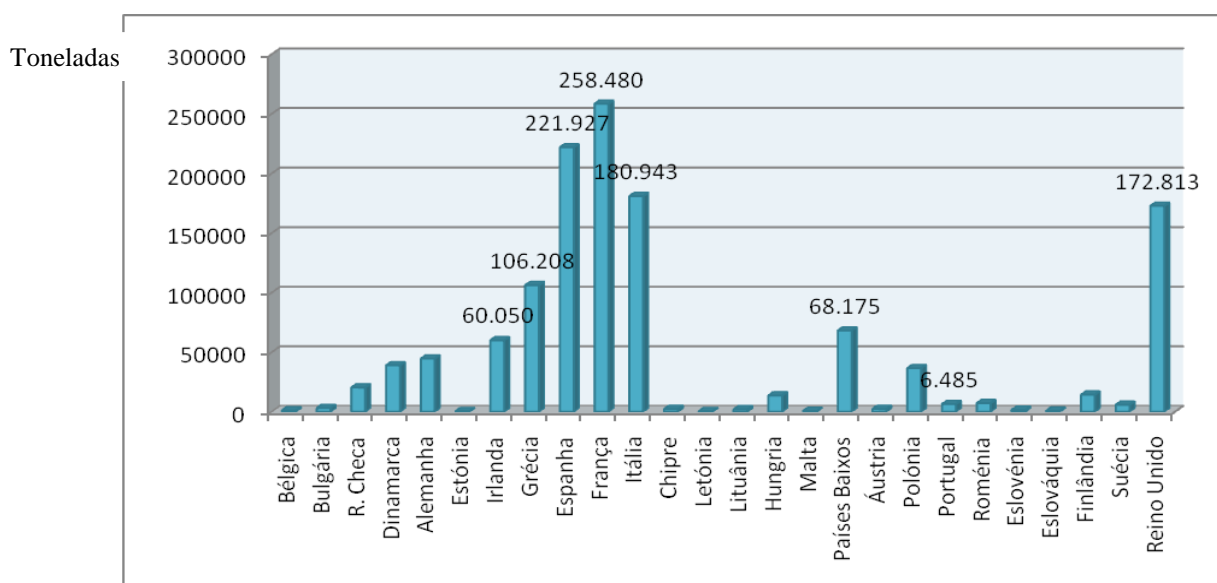


Figura 77. Produção aquícola na UE-27⁹⁷, em toneladas (2005)

Fonte dos dados: COMISSÃO EUROPEIA (2008).

Ao se analisar o valor monetário desta produção, confirma-se a liderança da França, a que se segue não a Espanha mas o Reino Unido que, com uma produção inferior em quase 50 mil toneladas, consegue obter um valor na sua produção aquícola muito mais elevado.

Mais uma vez, a participação de Portugal revela-se pouco significativa, contribuindo em apenas 1,2% para a riqueza produzida pela aquicultura europeia. A actividade encontra, aqui, condições vantajosas ao seu incremento, como os investimentos em tecnologia e investigação, a capacidade empreendedora das empresas, a formação adequada à obtenção de padrões de qualidade elevados, a que se juntam condições naturais favoráveis. No entanto, enfrenta alguns desafios, decorrentes dos avultados investimentos que tais padrões de qualidade exigem, reduzindo, assim, a sua capacidade competitiva no mercado internacional. Também ao nível do uso do solo, e implantando-se sobretudo em áreas litorais com índices de procura muito elevados, surgem alguns conflitos com outras actividades e condicionantes à ocupação territorial. A aposta na investigação e na promoção da qualidade têm norteado as

⁹⁷ Não aplicável ao Luxemburgo.

linhas orientadoras do desenvolvimento da actividade no espaço europeu, no sentido do seu reforço no mercado mundial.

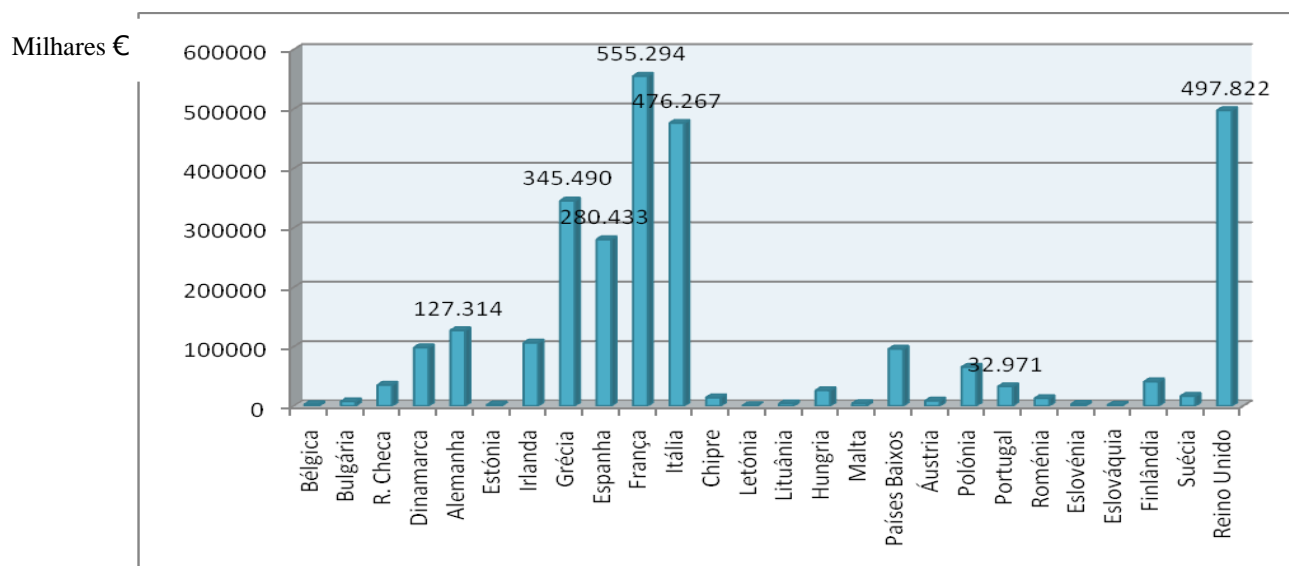


Figura 78. Produção aquícola na UE-27⁹⁸, em milhares de € (2005)

Fonte dos dados: COMISSÃO EUROPEIA (2008).

Em 2002, a Comissão Europeia divulgou uma estratégia para o seu desenvolvimento sustentável, onde é defendido que a sua dimensão “...contribui para a criação de novos nichos económicos, ou seja, para a criação de emprego, para uma utilização mais eficiente dos recursos locais e para a criação de oportunidades de investimento produtivo.” (COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, 2002, pg. 3). Esta estratégia foi estruturada em torno dos seguintes objectivos:

- *criar emprego estável, como solução para o desemprego produzido pela actividade piscatória em determinadas zonas;*
- *disponibilizar produtos de boa qualidade no mercado;*
- *tornar a actividade compatível com as crescentes preocupações ambientais.*

A aquicultura europeia desenvolveu-se, essencialmente, em três subsectores: a piscicultura dulceaquícola e em meio marinho e a moluscicultura em meio marinho,

⁹⁸ Não aplicável ao Luxemburgo.

sendo a truta, o salmão, o robalo e a dourada as principais espécies produzidas. A nível de moluscos destacam-se o mexilhão, a amêijoia e a ostra, havendo ainda produção de crustáceos e algas.

Defende-se, hoje, que a sua regulamentação e consequente desenvolvimento assentem numa óptica de racionalidade e sustentabilidade, não só em termos ambientais mas também económicos e sociais, pois *“as dificuldades sentidas no sector da captura evidenciam (...) oportunidades que se colocam no domínio da aquicultura, até porque, perante o cenário actual de recursos, aumentos significativos de produção de pescado só serão viáveis através do desenvolvimento sustentável da produção de espécies provenientes da aquicultura”* (MAOTDR et al, 2008, pg. 16).

No que diz respeito a financiamento, os investimentos produtivos, as medidas ambientais, de saúde pública e de saúde animal, encontram-se abrangidos pelo Fundo Europeu das Pescas, tendo sido publicado o Regulamento (CE) nº 1198/2006 de 27 de Julho, com a definição dos apoios comunitários para o sector durante o período de 2007/2013. Prevêem-se, para este período, aumentos significativos de produção, com uma participação financeira por parte da UE que poderá ultrapassar os 22 milhões de euros. Reforçar a inovação e a diversificação da produção aquícola é o objectivo central do Programa Operacional Pesca que, para esse período de 2007 a 2013, pretende ainda *“...garantir formas alternativas de abastecimento do mercado em pescado e, por outro, contribuir para a redução do esforço de pesca sobre as espécies selvagens de modo a preservar aqueles recursos e a biodiversidade”* (MAOTDR et al, 2008, pg. 20).

No nosso país, a aquicultura começou por se desenvolver em regime de exploração familiar. No entanto, a evolução que se seguiu permitiu um presente e, seguramente, um futuro diferentes, promissores, havendo já empresas com dimensão considerável a operar no sector. O quadro legislativo que regulamenta a actividade teve a sua génese nos anos 80, tendo em 2000 surgido o Decreto Regulamentar nº 14/2000 de 21 de Setembro (do Ministério da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas) com a missão de definir os requisitos e condições de instalação e exploração de estabelecimentos de produção aquícola, sendo aí reafirmada a sua *“...importância estratégica para o desenvolvimento sustentável do País”* (Diário da República – I Série

– B, Nº 219, 21 de Setembro de 2000, pg. 5061). É à Direcção Geral das Pescas e Aquicultura que cabe a divulgação da informação sobre a actividade em Portugal, encontrando-se aí registadas, em Dezembro de 2009, onze associações ligadas à produção aquícola (em www.dgpa.min-agricultura.pt), das quais quatro na região norte (da Póvoa de Varzim à Figueira da Foz), duas em Lisboa e cinco na região algarvia. De acordo com dados daquela entidade, a actividade teve um volume de produção, em 2007, perto de 7 450 toneladas, correspondendo grande parte desse valor a espécies de águas marinhas e salobras⁹⁹. Recorrendo de novo aos dados da COMISSÃO EUROPEIA (2008) para o nosso país concluímos que, entre 2005 e 2007, terá havido um aumento de cerca 965 toneladas de peixe produzido em aquicultura. Em 2007, existiam 12 estabelecimentos aquícolas de águas doces e 1 459 de águas salobras e marinhas. A amêijoia, a dourada e o robalo legítimo são as principais espécies aquícolas do país, representando cerca de 70% da produção total do sector. As Estatísticas da Pesca do INE (2009), apontavam para a existência de 1 471 estabelecimentos activos com produção aquícola, nesse ano, dos quais seis correspondendo a unidades de reprodução e 1 465 a unidades de engorda. Estas estruturas assentam, sobretudo, em produção de viveiro (cerca de 92%).

Em 95% dos estabelecimentos de aquicultura existentes em Portugal predomina um regime de exploração extensivo, o que significa que a alimentação das espécies é totalmente natural. No entanto, neste regime apenas é produzida cerca de 44% (ou seja, quase 3 300 toneladas) da produção aquícola nacional. Em regime intensivo, em que a alimentação das espécies é predominantemente artificial, é produzida cerca de 32% da produção total (cerca de 2 350 toneladas) e em regime semi-intensivo, quando se associa a alimentação natural com a artificial, 24% (à volta de 1 800 toneladas).

⁹⁹ De acordo com as Estatísticas da Pesca do INE (2009, pg. 9) considera-se:

- “Aquicultura em água marinha: cultura de organismos aquáticos em água cujo grau de salinidade é elevado e não está sujeito a variações significativas;
- Aquicultura em água salobra: cultura de organismos aquáticos cujo grau de salinidade é significativo embora não seja constantemente elevado. A salinidade pode estar sujeita a variações consideráveis devido ao influxo de água doce ou do mar.”

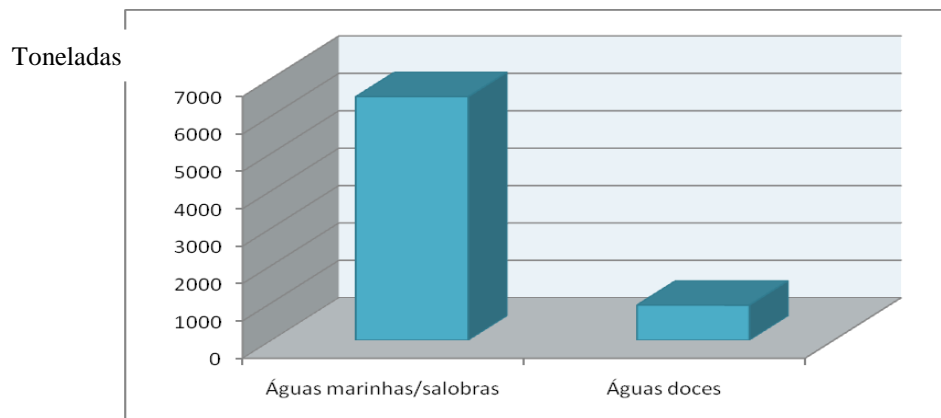


Figura 79. Produção total da aquicultura em águas marinhas e doces, em Portugal (2007)

Fonte dos dados: DGPA (2009).

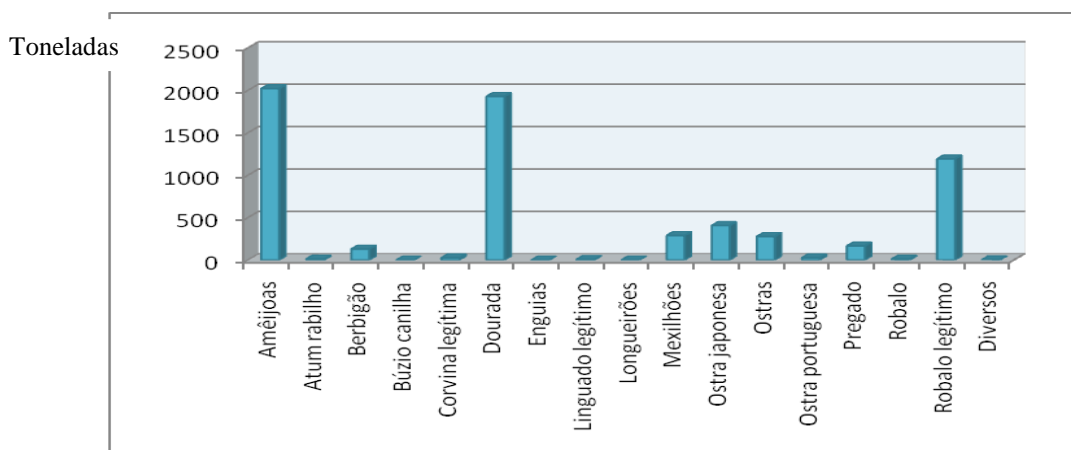


Figura 80. Produção da aquicultura em águas marinhas/salobras, por espécie, em Portugal (2007)

Fonte dos dados: DGPA (2009).

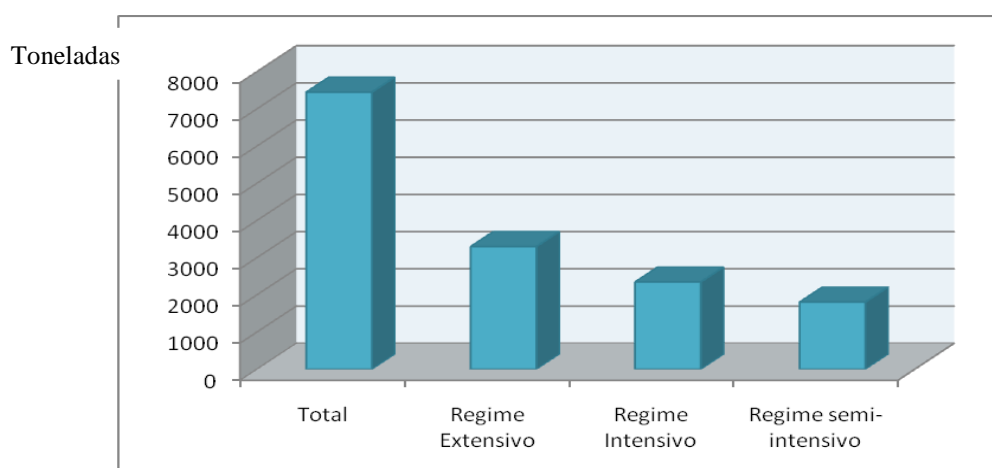


Figura 81. Produção de aquicultura em águas doces, salobras e marinhas, por tipo de regime, em toneladas (2007)

Fonte dos dados: INE e DGPA (2009)

A produção desse ano gerou um valor monetário de 40 605 milhares de euros, sendo 52% desse valor produzido em explorações de regime extensivo, 25% em regime intensivo e 23% em regime semi-intensivo.

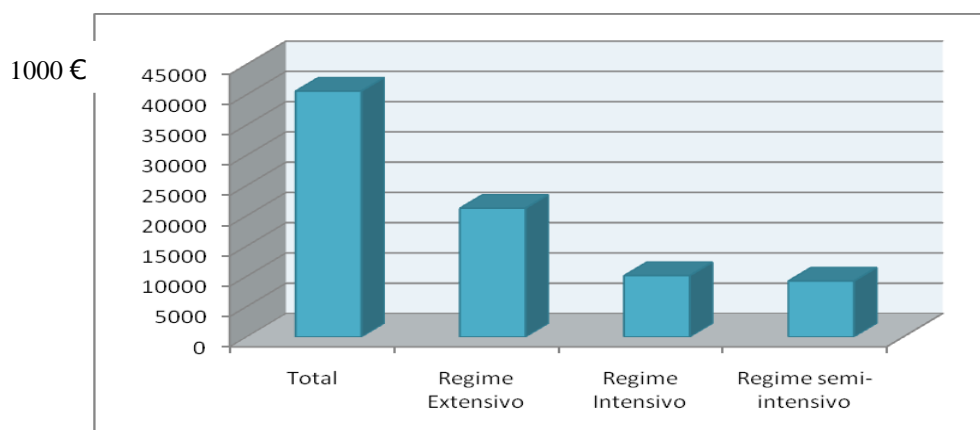


Figura 82. Valor da produção de aquicultura em águas doces, salobras e marinhas, por tipo de regime (2007)

Fonte dos dados: INE e DGPA (2009)

Das quase 7 450 toneladas de produção da aquicultura, 93% têm origem no Continente e apenas 7% na Madeira, onde estão a ser ensaiadas e investigadas novas técnicas de produção de peixe em cativeiro. Nos Açores não há tradição no sector. Da produção que tem lugar em território continental, mais de metade, ou seja 3 758 toneladas, é produzida no Algarve.

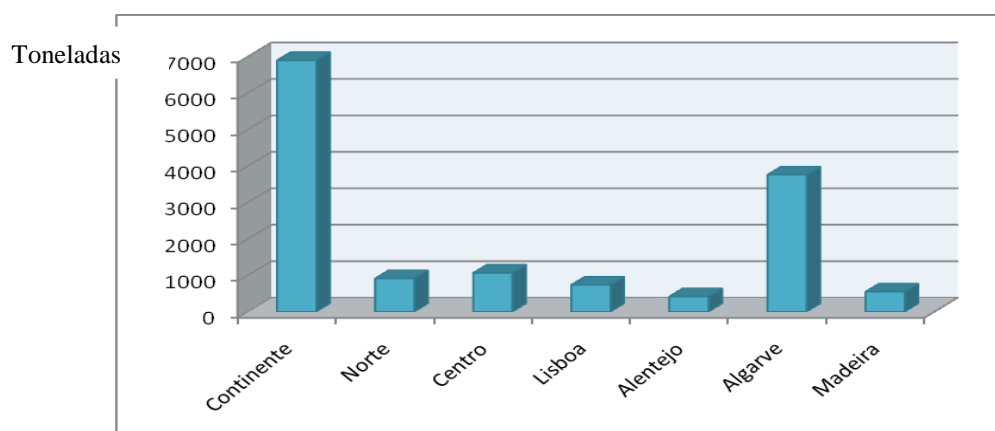


Figura 83. Produção da aquicultura em águas interiores e oceânicas, por NUT II (2007)

Fonte dos dados: INE e DGPA (2009)

Na região Centro a produção ultrapassa as 1 000 toneladas, ficando, no entanto, muito aquém dos valores obtidos no Algarve. A região com menor expressão, a este nível, é o Alentejo, com valores de produção que pouco vão além das 400 toneladas. Na Madeira apenas são produzidas 550 toneladas. É de destacar o investimento da Pescanova, em Mira, que deu, sem dúvida, um impulso fundamental à actividade.

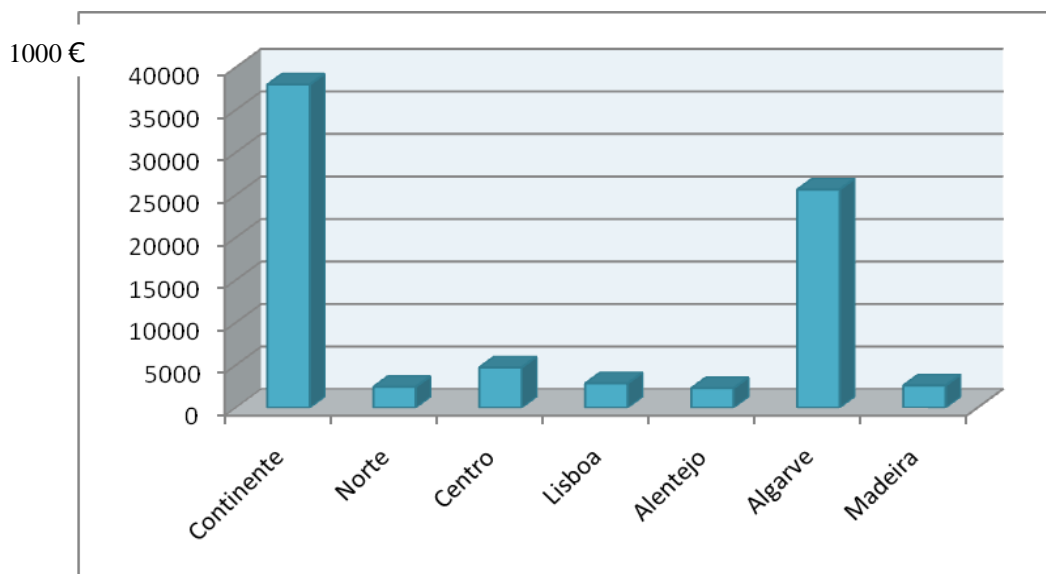


Figura 84. Valor da produção de aquicultura em águas interiores e oceânicas, por NUT II (2007)

Fonte dos dados: INE e DGPA (2009)

Também a riqueza produzida pela actividade encontra-se concentrada no território do Continente (94%) e aí destacando-se o Algarve (63%). Na Madeira apenas é produzido 6% desse valor. Os restantes 30% repartem-se de forma muito idêntica entre o Norte, Lisboa e o Alentejo, evidenciando a região Centro um valor superior (cerca de 4 700 milhares de euros).

A partir da “Base Belém” do INE (2005), obtiveram-se dados referentes às 20 maiores empresas aquícolas do país, permitindo as seguintes conclusões:

- 35% destas empresas localizam-se em concelhos algarvios, havendo relativamente às restantes uma dispersão pela região norte e centro litoral (na razão de uma empresa/concelho, destacando-se Setúbal e Lisboa por aí se encontrarem quatro, duas em cada um destes concelhos);

- 55% têm um capital social variável entre 100 mil e 500 mil euros, superando esses valores 35% das empresas e somente duas ficando aquém dos 100 mil euros;

- 45% das empresas produz um volume de negócios que se situa entre 500 mil e 1,5 milhões de euros, 40% menos de 500 mil euros, duas entre 1,5 e 3 milhões de euros e apenas uma se encontra no escalão de 3 a 5 milhões (a empresa *TIMAR, Culturas em Água, Lda.* de Tavira).

A quase totalidade da produção aquícola nacional que se destina ao mercado fica pelo mercado interno, equivalendo a um valor de cerca 34 milhões de euros. Ao mercado internacional destinam-se cerca de 520 toneladas, o que gera montantes de cerca de 2,1 milhões de euros.

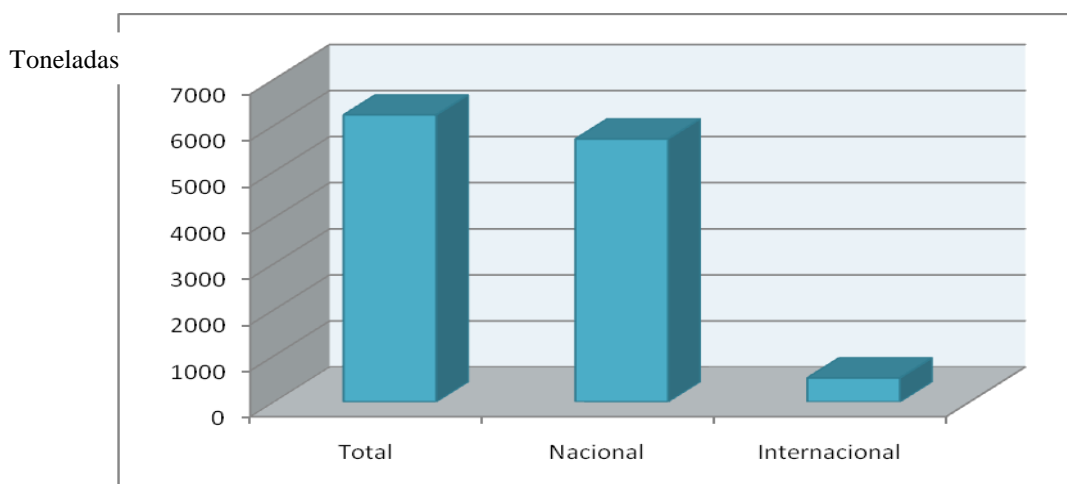


Figura 85. Vendas da aquicultura para o mercado nacional e internacional (2007)

Fonte dos dados: INE e DGPA (2009)

A aposta no reforço da actividade prende-se, em primeira instância, com o desequilíbrio entre os níveis de consumo e de produção de pescado no nosso país, sendo, por isso, uma forma viável de abastecer o mercado, que é o maior consumidor de pescado da UE. O relatório da COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS (2004, pg. 137-138) reforça esta vantagem da aquicultura ao “...fornecer aos consumidores alimentos de elevada qualidade, seguros, e a preços acessíveis, e reduzir ao mesmo tempo a pressão sobre stocks naturais, favorecendo a sua recuperação”, além do que

“poderá contribuir para a redução do saldo deficitário da balança comercial dos produtos da pesca, dado que não é expectável um crescimento no volume das capturas, e dado que a procura dos produtos da pesca é crescente”. A política de incremento da aquicultura deve, por isso, assentar em alguns princípios que conduzam ao sucesso da sua implementação, tais como a aposta em espécies competitivas e indutoras de procura ou a consolidação de uma rede empresarial sólida e estruturada que, operando, em lógica de cluster, seja promotora do seu desenvolvimento. Apesar da importância que poderá ter para o país, dada a situação de défice que o sector enfrenta (pelo desequilíbrio entre importações e exportações), Portugal é dos países da UE que menos produz em aquicultura. A produção aquícola nacional é, pois, como se viu, pouco representativa na globalidade da produção europeia do sector.

O grupo de trabalho dos Ministérios do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional e o da Agricultura, do Desenvolvimento Regional e das Pescas, criado para a concepção do relatório final sobre o sector da aquicultura, datado de 2008 (e já referido acima), apontava, neste trabalho, alguns *“princípios de mudança”* necessários à implementação de uma política de efectivo desenvolvimento da aquicultura, merecendo destaque:

- a necessidade de terminar com a ideia que a aquicultura é nociva para o ambiente;
- a necessidade de se apostar num maior planeamento da actividade, tornando-a mais compatível com outros usos;
- o aumento da produção de forma sustentável, em alternativa ao excessivo esforço de pesca que é praticado e que coloca em causa muitas espécies piscícolas;
- o incentivo à investigação para a inovação e para os avanços técnicos e científicos;
- a melhoria da coordenação dos instrumentos que influenciam a actividade.

Além de todas estas mudanças, este grupo de trabalho sugere, ainda, que seja criado um observatório que acompanhe e divulgue as medidas com aplicação ao sector.

Do relatório da COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS (2004) retiraram-se os *pontos fortes e fracos*, desafios e oportunidades e *ameaças, riscos e constrangimentos* que se apresentam no Quadro 25.

<u>PONTOS FORTES</u>	<u>PONTOS FRACOS</u>
<ul style="list-style-type: none"> ✧ Elevado consumo de pescado ✧ Redução das capturas ✧ Ausência de doenças relevantes ✧ Investigação científica ✧ Existência da produção de rações para peixe ✧ Características naturais adequadas a grande variedade de espécies 	<ul style="list-style-type: none"> ✧ Incorrecto ordenamento da orla costeira ✧ Características físicas da costa portuguesa (poucos locais abrigados) ✧ Utilização incorrecta de locais propícios (abrigados) ✧ Ausência de uma gestão integrada dos estuários e zonas costeiras ✧ Insuficiência de recursos humanos (pessoal técnico intermédio) ✧ Redução dos preços de algumas espécies ✧ Burocracia a nível de licenciamentos ✧ Preços dos terrenos com potencial para a produção aquícola ✧ Inexistência de uma associação forte ✧ Falta de capital e de introdução de tecnologia (e inovação tecnológica) na produção aquícola ✧ Ausência de estudos económicos
<u>DESAFIOS E OPORTUNIDADES</u>	<u>AMEAÇAS, RISCOS E CONSTRANGIMENTOS</u>
<ul style="list-style-type: none"> ✧ Alternativa à diminuição de pescado ✧ Saldo deficitário da balança comercial de produtos da pesca ✧ Procura crescente de produtos do mar ✧ Aparecimento de novas espécies ✧ Melhoria das rações ✧ Desenvolvimento contínuo associado ao conhecimento científico ✧ Acção do Estado (através da criação de medidas de incentivo à actividade) ✧ Ampliação do tecido empresarial e captação de capital privado 	<ul style="list-style-type: none"> ✧ Competição com outras actividades económicas ligadas ao mar ✧ Condicionais impostos pela criação de áreas de reserva e protegidas ✧ Competição com produtores estrangeiros ✧ Aumento da poluição ✧ Falta de ligação entre produtores e instituições ambientalistas

Quadro 25. Diagnóstico - Síntese da Aquicultura (relatório da CEO)

Adaptado de COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS (2004), pg. 140-142.

Elencados os *pontos fortes*, de que sobressai a necessidade de aumentar a produção de pescado para fazer face a níveis de consumo elevados, cada vez mais desajustados dos níveis de captura, os *pontos fracos* poderão ser ultrapassados através do aumento do investimento ao nível técnico e humano, da aposta em espécies competitivas, da agilização dos procedimentos, do reordenamento dos potenciais territórios de implantação da actividade e da promoção de ligações a outros sectores, como a indústria transformadora ou a investigação científica e tecnológica.

Os *desafios e oportunidades* que se apresentam à aquicultura em Portugal, que se materializam em medidas governativas, empreendimentos e investimentos, baseiam-se na crescente convicção de que a pesca não dá mais resposta às necessidades do mercado nem é isenta de consequências nefastas para muitas espécies. Já a poluição, as limitações impostas pela legislação ambiental e a competição de outros países e de outras actividades assumem contornos de *ameaças, riscos e constrangimentos* ao seu desenvolvimento e proliferação.

Neste contexto, cremos que a assumpção de uma actividade que gerando emprego, atraindo investimento e produzindo alimento não deverá ser descurada nem estar ausente das linhas orientadoras da governação do país e de todo o sector marítimo, sob pena de se agravarem os défices da balança comercial e de se perderem oportunidades de captação de investimento e de desenvolvimento regional e nacional, não obstante a necessidade de se criarem condições de salvaguarda do meio natural e de se realizarem estudos que possibilitem a identificação das espécies e dos mercados mais adequados e promissores para o país.

1.2.1.3. EXTRACÇÃO DE SAL

«A actividade salineira em Portugal tem vindo a atravessar sérias dificuldades desde há alguns anos, verificando-se um declínio acentuado no número de salinas em laboração...»

MADRP – DGPA (2006)

De Aveiro à costa algarvia encontramos no litoral português condições naturais propícias à exploração de sal marinho, decorrente da evaporação solar, ainda que as características orográficas da costa e climatéricas imponham alguns constrangimentos a um aproveitamento mais intenso do recurso. Um relevo mais aplanado e uma maior insolação (e, logo, evaporação) no Sul do País criam, aí, condições mais adequadas à existência de maior número de salinas, designação que habitualmente se dá às unidades produtivas do sector, podendo também utilizar-se o termo de marinhas. Sumariamente, o processo resume-se ao seguinte: a água do mar, por acção das marés, é como que depositada em reservatórios de evaporação, construídos para o efeito em terra sobre solos impermeáveis, constituindo, por isso, o relevo e as condições climáticas aspectos determinantes.

O número de salinas tem vindo a diminuir em Portugal, traduzindo a perda progressiva de importância do sector. Em 1998, existiam 240 salinas em actividade, distribuídas pelos cinco salgados¹⁰⁰ do território do continente, a saber: Aveiro, Figueira da Foz, Tejo, Sado e Algarve. Dez anos depois, esse valor desceu para apenas 55. Em todos os salgados o decréscimo foi muito acentuado, como se pode verificar na figura 86, apenas no Algarve a redução do número de salinas foi um pouco mais moderada, ainda assim de cerca 50%. De salientar que no primeiro ano, 35% das salinas existentes localizavam-se no salgado da Figueira da Foz, sendo no Algarve que, em 2008, se situava o maior número de salinas (cerca de 56% do total).

¹⁰⁰ Salgado: “Zona produtiva de sal marinho, localizada na orla costeira, nas margens dos rios ou em zonas estuarinas, em terrenos essencialmente constituídos por aluviões fluvio-marinhos, argilosos sujeitos à acção das marés; pode ser localizado fora da orla costeira, produzindo sal marinho proveniente de fonte salina subterrânea.” INE e DGPA (2008, pg. 12).

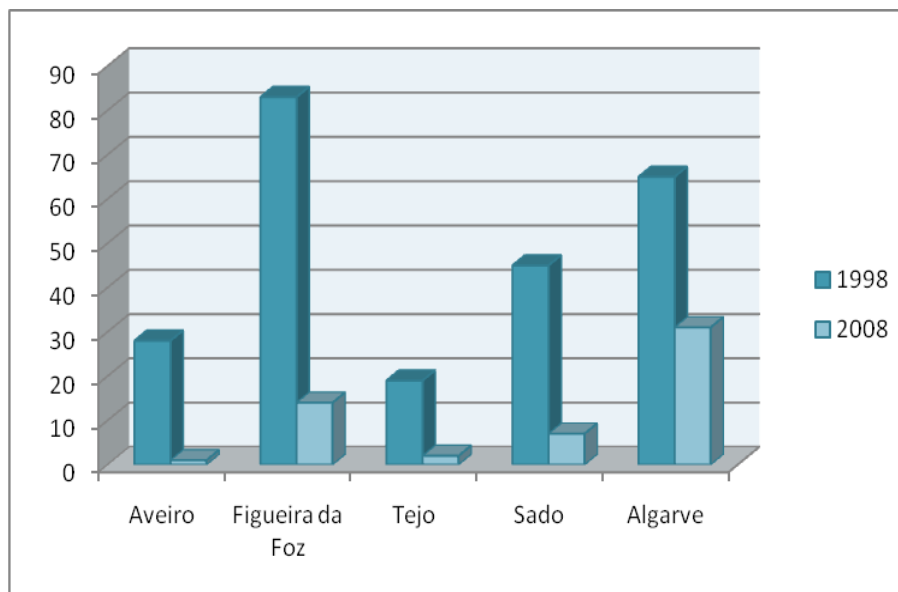


Figura 86. Número de salinas em actividade em Portugal Continental, 1998-2008

Fonte dos dados: DGPA (1999) e DGPA (2009).

Em 1998, as salinas ocupavam uma área total de cerca 2 065 ha, passando em 2008 a ocupar somente 1 416 ha. Naquele primeiro ano, 67% desta área encontrava-se no Algarve mas não era aí que se localizava o maior número de salinas (mas sim na Figueira da Foz), do que se depreende a menor dimensão das unidades dos salgados na costa ocidental e principalmente a norte do Sado. Em 2008, era no Algarve que era ocupada cerca de 88% da área total das salinas portuguesas – em termos absolutos o salgado do Algarve perdeu área naquele período de tempo, à semelhança do que aconteceu nos restantes, ainda que em termos relativos tenha reforçado a sua liderança nesta matéria.

Nas unidades mais pequenas as técnicas utilizadas são mais rudimentares, ao passo que nas de maior dimensão são usadas técnicas mais sofisticadas e maquinaria.

Na DGPA, em 2009, estavam registadas apenas três associações ligadas à exploração de sal marinho – duas de produção de sal, uma em Rio Maior e outra em Castro Marim, e uma de comercialização e transformação de sal, também em Castro Marim.

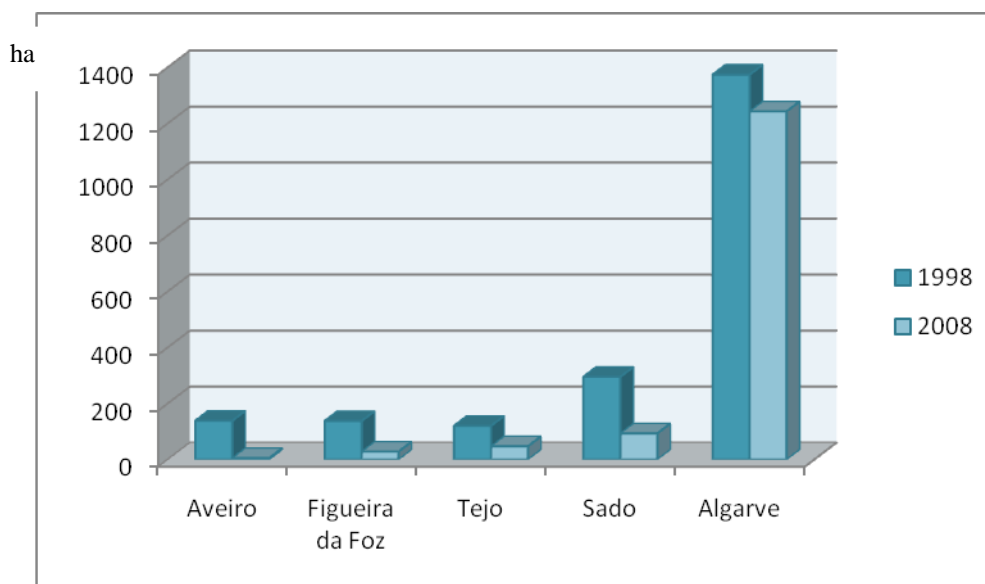


Figura 87. Área ocupada pelas salinas em Portugal Continental, 1998-2008

Fonte dos dados: DGPA (1999) e DGPA (2009).

Quanto aos níveis de produção, têm revelado alguma irregularidade nos últimos anos, ainda que a tendência geral seja de decréscimo. No início da década de 90, a produção de sal era cerca de 95 500 toneladas, em 2008 era de 69 250. Esta redução verificou-se em todos os salgados, sendo particularmente intensa nos da costa ocidental – Aveiro passou de uma produção de 4 470 toneladas para apenas 65; a Figueira da Foz de 7 665 para 687; o salgado do Tejo de 6 329 toneladas para 1 681 e o do Sado de 6 mil para 2 330 toneladas. No Algarve também se registou um decréscimo da produção, embora não tenha sido tão acentuado como nos restantes casos (passando de 71 mil toneladas de sal para 64 500).

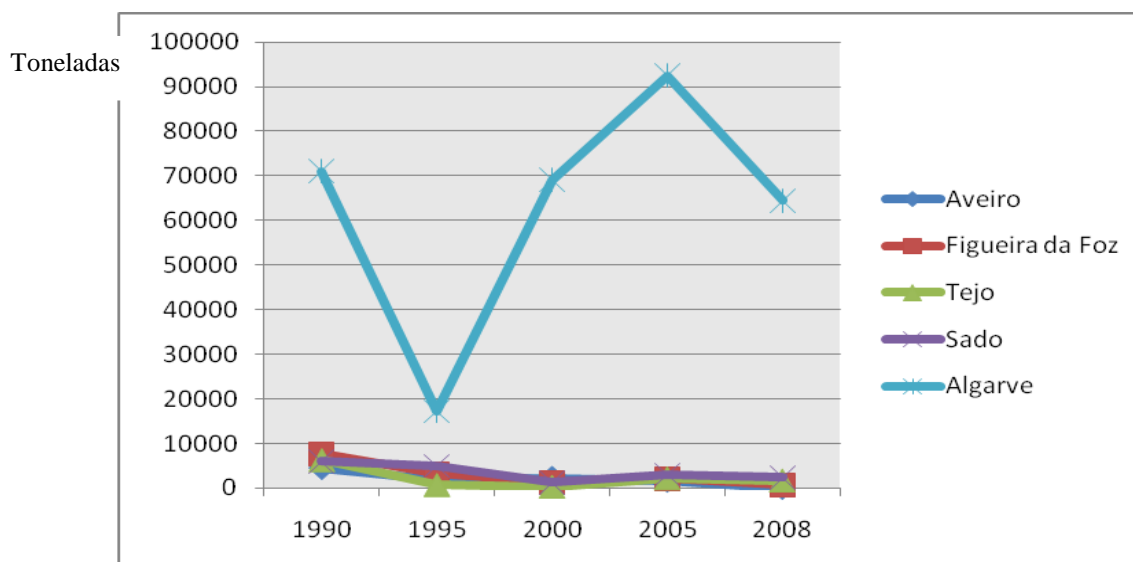


Figura 88. Produção das salinas em Portugal Continental, 1998-2008

Fonte dos dados: www.dgpa.min-agricultura.pt

As salinas, com as suas estruturas produtivas, têm reflexos positivos na protecção da costa ao nível da erosão, apresentando-se como nichos ecológicos particulares, mantendo uma fauna e flora próprias de zonas húmidas. Associada a processos de produção não poluentes, de promoção da qualidade e de valorização comercial do produto, a extracção e exploração de sal poderá ser, ainda que o contexto actual não lhe seja muito auspicioso, incentivada e apoiada, no sentido da revitalização de antigas salinas e da introdução do sector no circuito de ligações inter-sectoriais que aqui se defende no âmbito da implementação de um *Cluster* marítimo em Portugal.

1.2.2. INDÚSTRIA TRANSFORMADORA DE PRODUTOS DO MAR E AFINS

«A indústria transformadora de pescado e as suas indústrias conexas são crescentemente confrontadas com uma forte concorrência externa...»

COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS (2004)

A indústria transformadora de produtos do mar é um dos sectores do *Cluster* que está em estreita dependência da pesca e de outros, como a aquicultura ou a extracção de sal. Essencialmente, a sua matéria-prima provém da pesca e da aquicultura. Encontra-se disseminada pelo país mas concentrada sobretudo no litoral e, muitas vezes, nas proximidades ou mesmo inserida em áreas portuárias. Integra os produtos congelados (invertebrados aquáticos, congelados, salgados ou secos, pescada, filetes, sardinha, bacalhau...congelados), os produtos secos e salgados (dos quais se destaca o bacalhau seco) e as preparações e conservas (principalmente a conserva de sardinha em azeite, em tomate e óleos vegetais, de atum em azeite e óleos vegetais e outras espécies, como a cavala, a cavalinha e a sarda, igualmente em azeite e óleos). Em Portugal, o consumo de conservas de atum e sardinha é bastante elevado, sendo o consumo de congelados cada vez mais significativo (fruto do crescente papel de criação e divulgação de hábitos alimentares que as grandes superfícies comerciais vão assumindo).

Esta indústria de pescado (como é designada no estudo da SAER, 2009) é, juntamente com a pesca e a aquicultura, considerada uma das componentes do Hypercluster da Economia do Mar, englobando “...todas as actividades económicas relacionadas com a captura, a expressão e transformação das diferentes espécies piscícolas...” (SAER, 2009, pg. 220). É uma indústria, de acordo com a mesma fonte, com tendência de crescimento a longo prazo que irá beneficiando do deficit de produção de pescado e do baixo preço dos seus produtos, que está estreitamente associado a uma procura crescente destes produtos, cada vez mais considerados de “conveniência”. Um aspecto importante desta actividade é o acrescentar “100% ao valor do produto em bruto” (SAER, 2009, pg. 97), o que deverá, naturalmente, ser potenciado.

No mercado mundial, a sua produção era, em 2005, de 76 mil milhões de euros e no europeu de 8 mil milhões (DOUGLAS-WESTWOOD, 2009, pg. 57). A mesma fonte previa para 2010 um aumento daqueles valores, para 78 644 e 8 285 milhões de euros, respectivamente. No mercado mundial destaca-se a Ásia (60% da quota de mercado) e no europeu a Noruega (34%). A participação de Portugal neste mercado era, em 2005, de 3%. Apesar da crescente concorrência externa, em 2007, existiam 175 empresas do sector, sendo que dois anos antes esse valor era de 150 unidades.

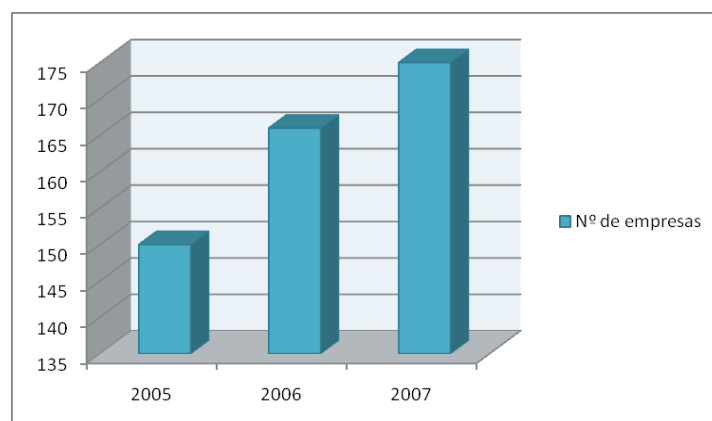


Figura 89. Número de empresas da indústria transformadora da pesca e aquicultura em Portugal, 2005-2007

Fonte dos dados: INE e DGPA (2009)

Ao nível de NUT II, as empresas parecem privilegiar duas regiões – a Norte e a Centro – onde, em 2007, se concentravam 74% destas unidades. Nos três anos em análise, verifica-se uma tendência de crescimento nas regiões do Norte e Alentejo.

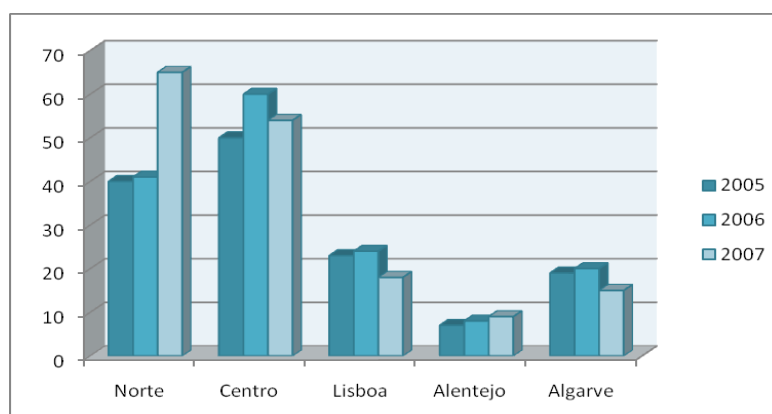


Figura 90. Número de empresas da indústria transformadora da pesca e aquicultura em Portugal Continental, NUT II, 2005-2007

Fonte dos dados: INE e DGPA (2009)

Relativamente ao pessoal em serviço nesta indústria, em 2007 totalizavam cerca de 6 500 trabalhadores, número que veio a aumentar nos dois anos antecedentes.

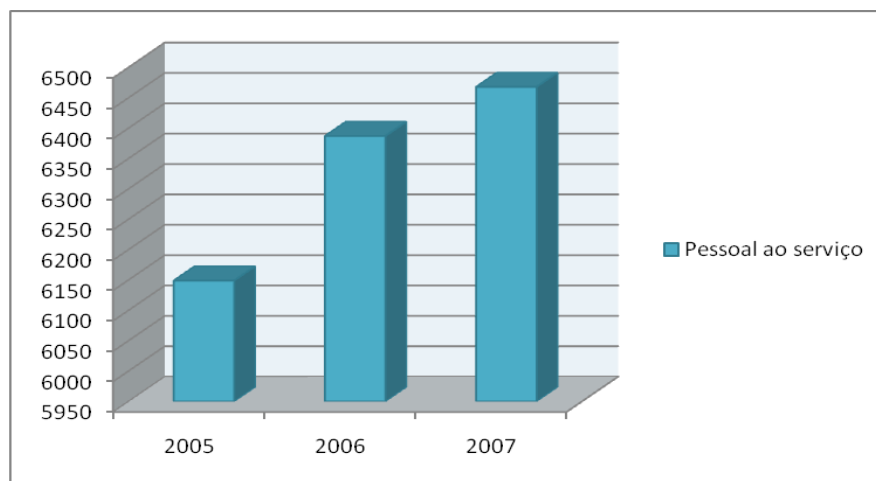


Figura 91. Pessoal ao serviço na indústria transformadora da pesca e aquicultura em Portugal, 2005-2007

Fonte dos dados: INE e DGPA (2009)

A partir da “*Base Belém*” do INE (de 2005), é possível especificar-se a localização destas empresas, assim como a sua dimensão enquanto entidades empregadoras, ao nível de concelho, ainda que contemple somente as vinte maiores empresas por subsector. Por exemplo, na “Congelação de Produtos da Pesca e Aquicultura”, destacam-se dois concelhos: Peniche e Sines, localização de sete das vinte maiores unidades empresariais do ramo. Quase metade destas empresas tem um capital social variável entre 500 mil e 1,5 milhões de euros. Somente duas se encontram no escalão de capital social seguinte, ou seja, entre 1,5 e 5 milhões de euros. Nove destas empresas têm entre 20 e 49 pessoas ao serviço, seis entre 50 e 99 e somente uma mais de cem¹⁰¹.

¹⁰¹ Fonte: “*Base Belém*” 2005, INE.

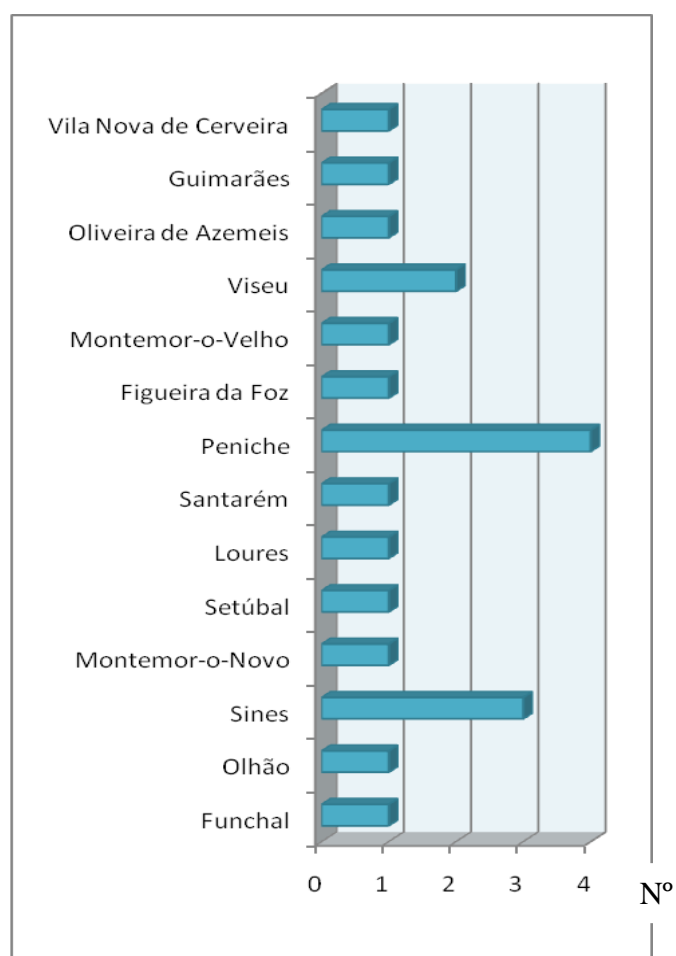


Figura 92. As vinte maiores empresas da Congelação de produtos da Pesca e da Aquicultura de acordo com a “Base Belém” do INE, por concelho, em 2005

Fonte dos dados: “Base Belém” 2005, INE.

Deste conjunto, apenas uma empresa tem um volume de negócios entre os 25 e os 40 milhões de euros. Também encontramos somente uma no escalão inferior seguinte, ou seja, entre 25 e 15 milhões. A maioria apresenta um volume de negócios que se poderá balizar entre 1,5 e 5 milhões de euros – estão nestes escalões 11 empresas deste subsector.

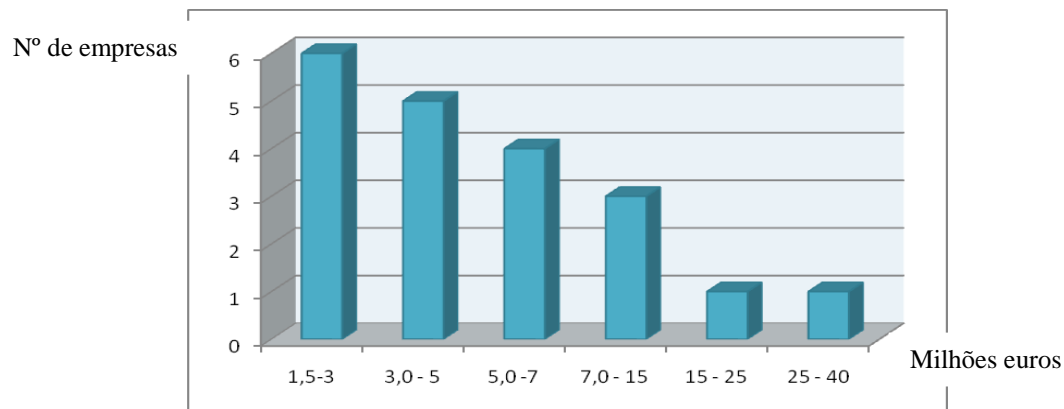


Figura 93. Volume de negócios das vinte maiores empresas da Congelação de produtos da Pesca e da Aquicultura de acordo com a “Base Belém” do INE, por escalão, em 2005

Fonte dos dados: “Base Belém” 2005, INE

Na “Secagem, Salga e Outras Actividades de Transformação de Produtos da Pesca e da Aquicultura”, a grande concentração das empresas de maior dimensão ocorre no concelho de Ílhavo, onde se localizam 11 das 20 maiores unidades empresariais do ramo. Sete destas empresas têm um capital social variável entre 500 mil e 1,5 milhões de euros. Entre 1,5 e 5 milhões é o capital social de seis empresas e apenas uma ultrapassa esse limite. Sete têm ao serviço entre 20 e 49 pessoas, apenas quatro têm entre 50 e 99 e quatro mais de cem (até 249)¹⁰².

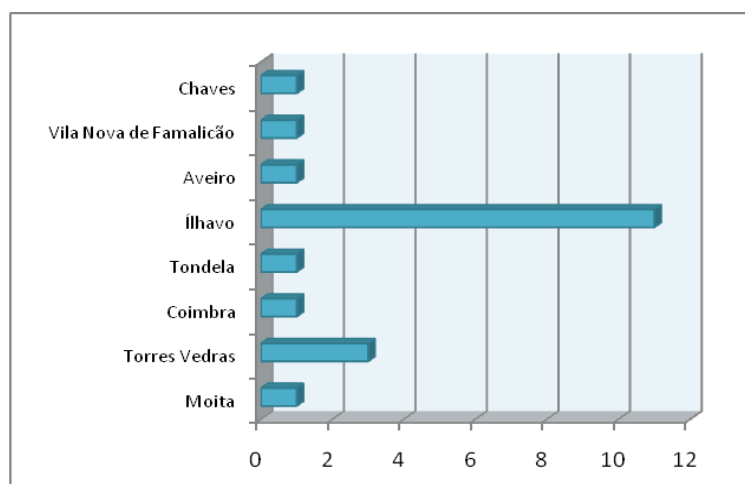


Figura 94. As vinte maiores empresas da Secagem, Salga e Outras Actividades de Transformação de Produtos da Pesca e da Aquicultura de acordo com a “Base Belém” do INE, por concelho, em 2005

Fonte dos dados: “Base Belém” 2005, INE

¹⁰² Fonte dos dados: “Base Belém” 2005, INE.

Cinco destas empresas têm um volume de negócios variável entre sete e 15 milhões de euros e quatro entre 40 e 65 milhões. Face ao subsector analisado anteriormente, nota-se neste último um volume global de negócios superior.

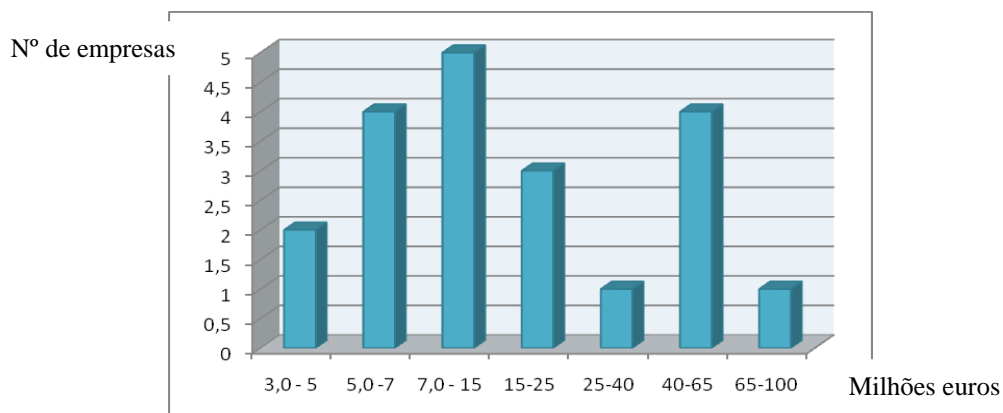


Figura 95. Volume de negócios das vinte maiores empresas da Secagem, Salga e Outras Actividades de Transformação de Produtos da Pesca e da Aquicultura de acordo com a “Base Belém” do INE, por escalão, em 2005

Fonte dos dados: “Base Belém” 2005, INE

Na “Conservação de Produtos da Pesca e Aquicultura em Azeite e Outros Óleos Vegetais e outros molhos”, quatro das maiores empresas deste ramo encontram-se em Matosinhos, registando-se uma concentração também importante em Olhão e no concelho da Ribeira Grande.

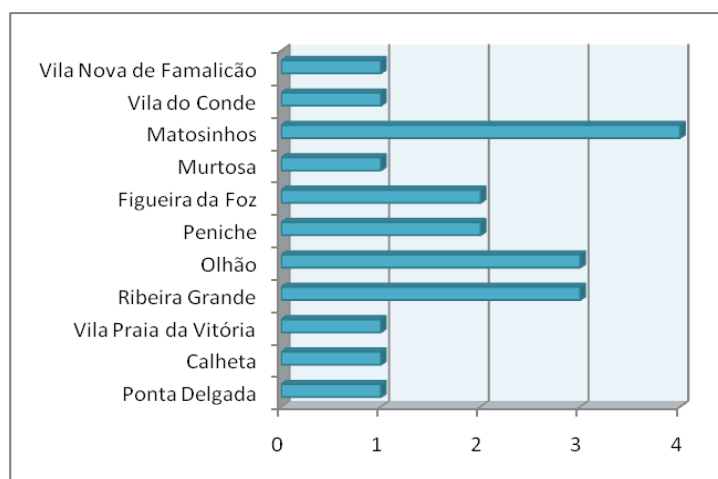


Figura 96. As vinte maiores empresas da Conservação de Produtos da Pesca e Aquicultura em azeite e outros óleos vegetais e outros molhos, de acordo com a “Base Belém” do INE, por concelho, em 2005

Fonte dos dados: “Base Belém” 2005, INE

No conjunto das vinte, seis têm um capital social variável entre 500 mil e 1,5 milhões de euros, quatro entre 1,5 e 5 milhões e somente três entre 5 e 20 milhões de euros. As restantes detêm um capital social inferior a 500 mil euros, algumas inferior a 25 mil e duas inferior a 5 mil euros. Em termos de emprego, trata-se de unidades de relativa dimensão, uma vez que três delas têm ao serviço entre 500 e 999 pessoas, oito entre 100 e 249, seis entre 50 e 99 e três entre 20 e 49 trabalhadores¹⁰³. Ao nível do volume de negócios, quatro destas empresas situam-se no escalão de 40 a 65 milhões de euros, estando a maioria no escalão de 3 a 5 milhões. Se a estas últimas juntarmos as do 1º escalão, ou seja, de 1,5 a 3 milhões de euros, temos mais de metade do conjunto de unidades empresariais do ramo.

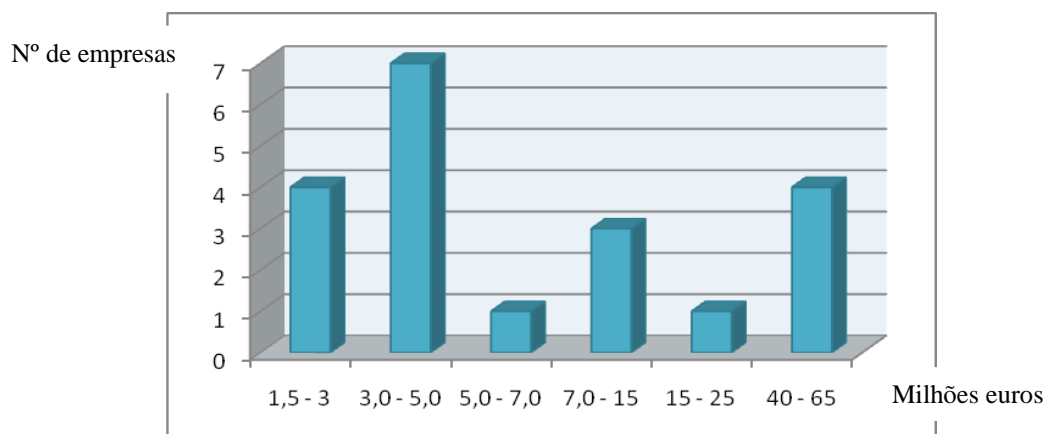


Figura 97. Volume de negócios das vinte maiores empresas da Conservação de Produtos da Pesca e Aquicultura em azeite e outros óleos vegetais e outros molhos, de acordo com a “Base Belém” do INE, por escalão, em 2005

Fonte dos dados: “Base Belém” 2005, INE

Por último, a partir da mesma fonte, obtivemos a caracterização da actividade da “Preparação de Produtos da Pesca e Aquicultura” das vinte maiores empresas do País, para o mesmo ano. Com efeito, em termos de localização, destaca-se o concelho de Peniche, onde se concentram quatro das maiores empresas do ramo, seguindo-se Loures, onde se encontram três. Nove destas empresas de preparação de produtos da pesca e aquicultura são detentoras de um capital social que se situa entre 1,5 e 5

¹⁰³ Fonte dos dados: “Base Belém” 2005, INE.

milhões de euros, sete entre 500 mil e 1,5 milhões de euros. As restantes quatro têm um capital social inferior a 50 mil euros, sendo que, destas, duas têm valor inferior a 5 mil euros. Oito empregam entre 100 e 249 pessoas, sete entre 50 e 99 e cinco menos de 49 trabalhadores¹⁰⁴.

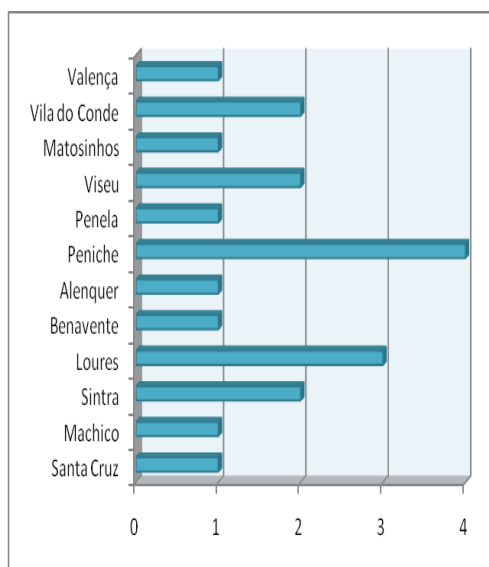


Figura 98. As vinte maiores empresas da Preparação de Produtos da Pesca e da Aquicultura, de acordo com a “Base Belém” do INE, por concelho, em 2005

Fonte dos dados: “Base Belém” 2005, INE.

Relativamente ao volume de negócios destas empresas, 14 situam-se em montantes variáveis entre os 3 e os 15 milhões de euros. As restantes 6 têm um volume de negócios superior, distribuindo-se por valores que variam entre os 15 e os 65 milhões de euros.

Em termos gerais, a indústria transformadora da pesca e aquicultura teve uma produção, em 2007, de cerca 190 mil toneladas de produtos – congelados, secos e salgados e de preparações e conservas.

Ao nível dos produtos congelados, em 2005, destacavam-se os invertebrados aquáticos, como lulas, potas, chocos, polvos, amêijoas, berbigão..., com uma produção de 8879 toneladas, correspondendo a 13% da produção total. Nos dois anos seguintes, a sardinha congelada foi o principal produto obtido neste ramo, com produções de 13 508 e 13 849 toneladas, respectivamente.

¹⁰⁴ Fonte dos dados: “Base Belém” 2005, INE.

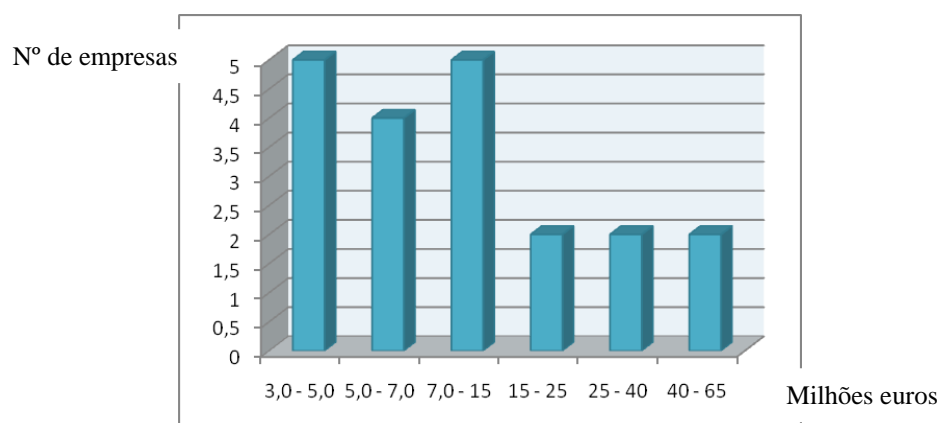


Figura 99. Volume de negócios das vinte maiores empresas da Preparação de Produtos da Pesca e Aquicultura, de acordo com a “Base Belém” do INE, por escalão, em 2005

Fonte dos dados: “Base Belém” 2005, INE.

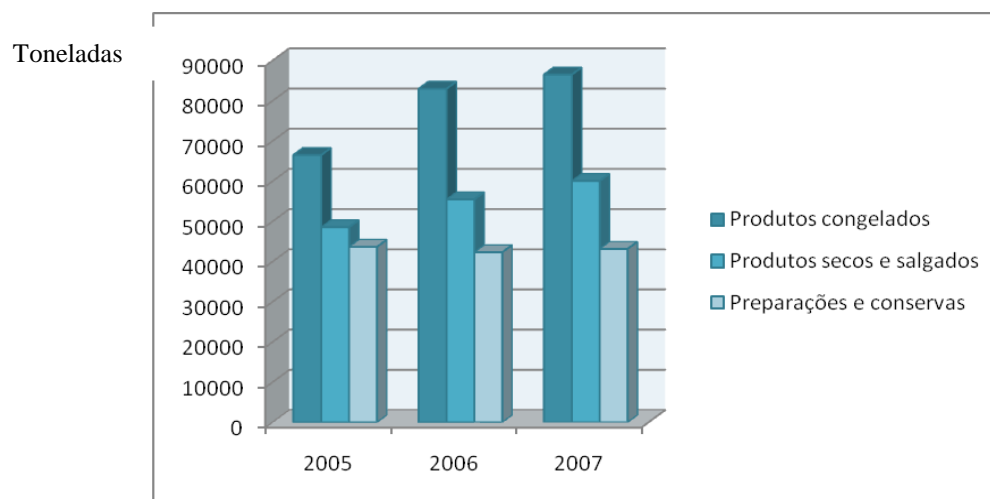


Figura 100. Quantidades produzidas de produtos provenientes da pesca e aquicultura, pela indústria transformadora em Portugal, 2005-2007

Fonte dos dados: INE e DGPA (2009)

No que se refere aos produtos secos e salgados, o principal produto foi o bacalhau seco e salgado, correspondendo a 89%, 88% e 83% respectivamente da produção total do ramo nos três anos referidos. Nas preparações e conservas, destacam-se as preparações e conservas de atum em outros óleos vegetais (não azeite) – correspondendo respectivamente a 28%, 25% e 26% da produção total nos três anos.

Esta produção originou um volume de vendas total, em 2007, de cerca 725 milhões de euros.

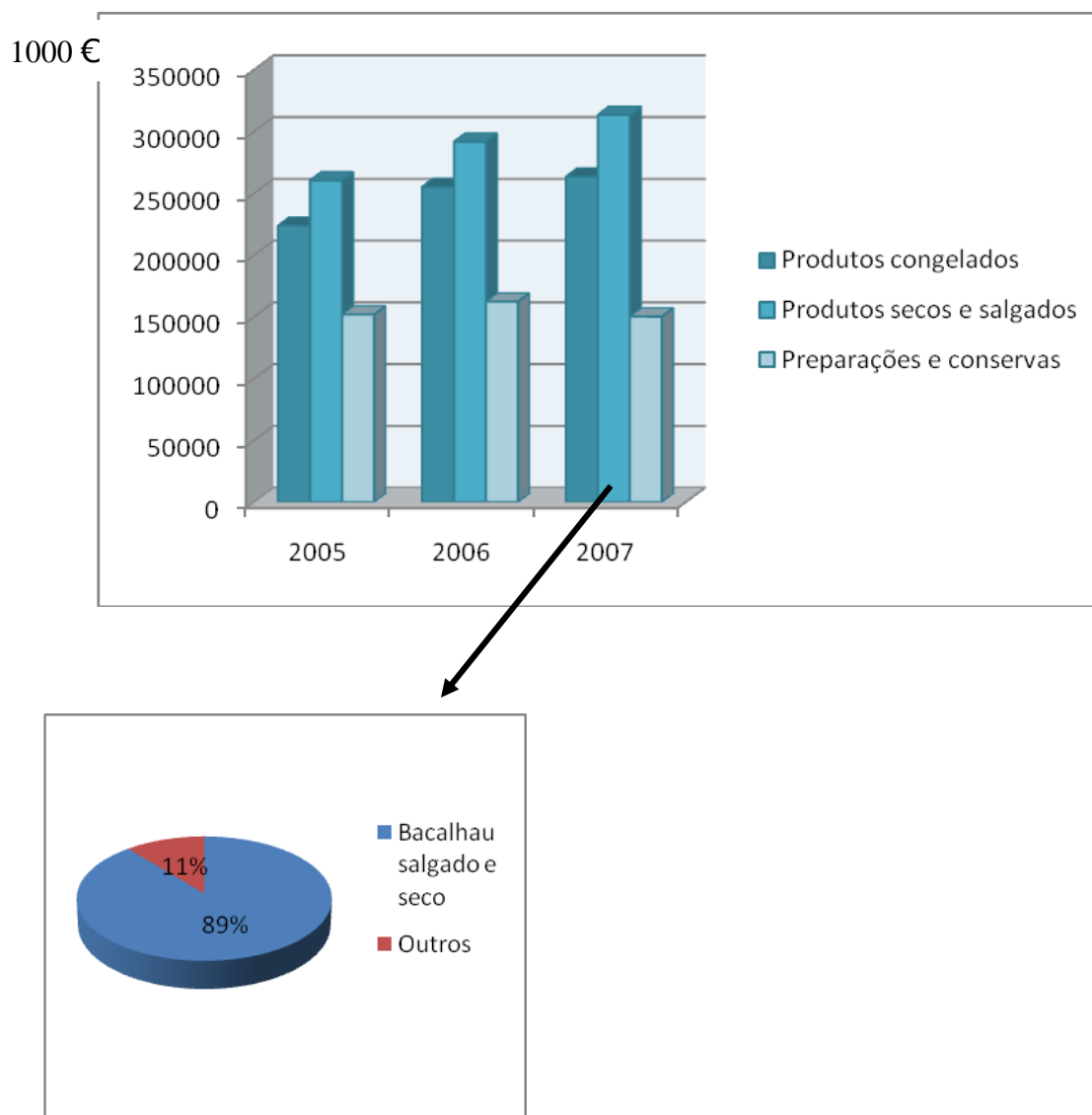


Figura 101. Valor das vendas de produtos provenientes da pesca e aquicultura, pela indústria transformadora, 2005-2007

Fonte dos dados: INE e DGPA (2009)

Destes 725 milhões de euros, 43% (ou seja, cerca de 313 milhões) foram originados pelas vendas de produtos secos e salgados, destacando-se o bacalhau seco e salgado, produto que assegurou quase 90% das vendas deste tipo de produtos. Nos produtos congelados, o destaque vai para o bacalhau congelado que, em 2007, originou 22% das

receitas deste ramo, seguindo-se os invertebrados aquáticos, com 11%. Nas preparações e conservas são as preparações e conservas de atum em outros óleos vegetais que tinham maior valor de vendas, representando 25% do total obtido com este ramo da indústria transformadora da pesca e aquicultura. Em termos gerais, este é um ramo que, nos três anos em análise, manteve um valor estável, denotando-se nos outros dois uma tendência positiva, principalmente ao nível dos produtos secos e salgados, para o que muito tem contribuído os hábitos de consumo de bacalhau dos portugueses. Na Região Autónoma dos Açores o sector desenvolve-se em torno de uma espécie – o atum. Já na Região Autónoma da Madeira, ao atum acresce ainda o peixe-espada preto e a cavala.

De acordo com os dados disponíveis nas Estatísticas da Pesca (2008), o volume de negócios produzido pela indústria transformadora da pesca e aquicultura, nos três anos em análise, recebeu um importante contributo da actividade desenvolvida na região NUT II Centro.

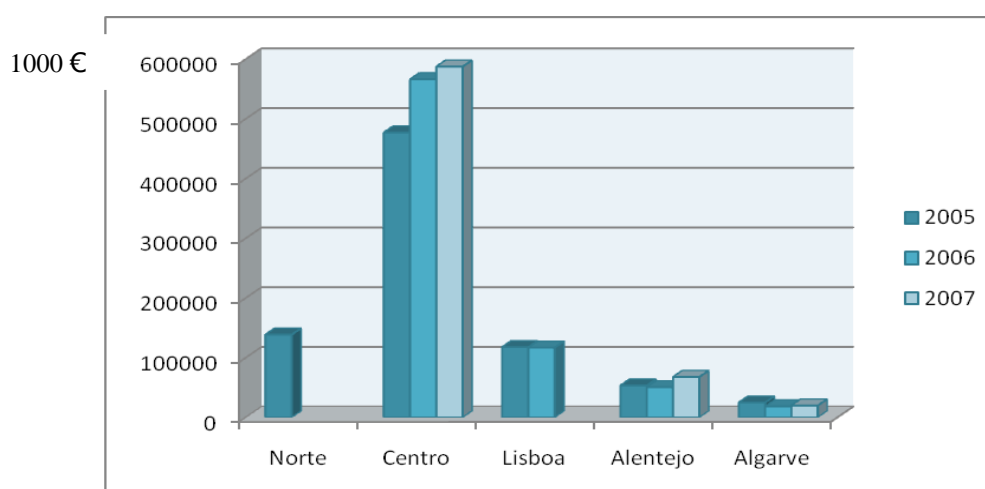


Figura 102. Volume de negócios da indústria transformadora da pesca e aquicultura, por NUT II em Portugal Continental, 2005-2007

Fonte dos dados: INE e DGPA (2009)

Além da tendência de crescimento que se verificou, entre 2005 e 2007, nessa região, ao nível do volume de negócios desta indústria, e do facto de não estarem disponíveis para todas as outras os valores respectivos aos três anos, evidencia-se a sua

supremacia, traduzida pelo montante de quase 590 milhões de euros conseguidos em 2007.

Naturalmente que o valor acrescentado produzido por esta indústria, que em 2007 foi cerca de 144 milhões de euros, valor superior ao registado nos dois anos imediatamente anteriores (cerca de 137 e 121 milhões de euros, respectivamente), reflecte, em termos regionais, e mediante os mesmos constrangimentos, a distribuição geográfica descrita. Com efeito, é à região NUT II Centro que se deve a maior participação no VAB gerado pela indústria transformadora da pesca e aquicultura.

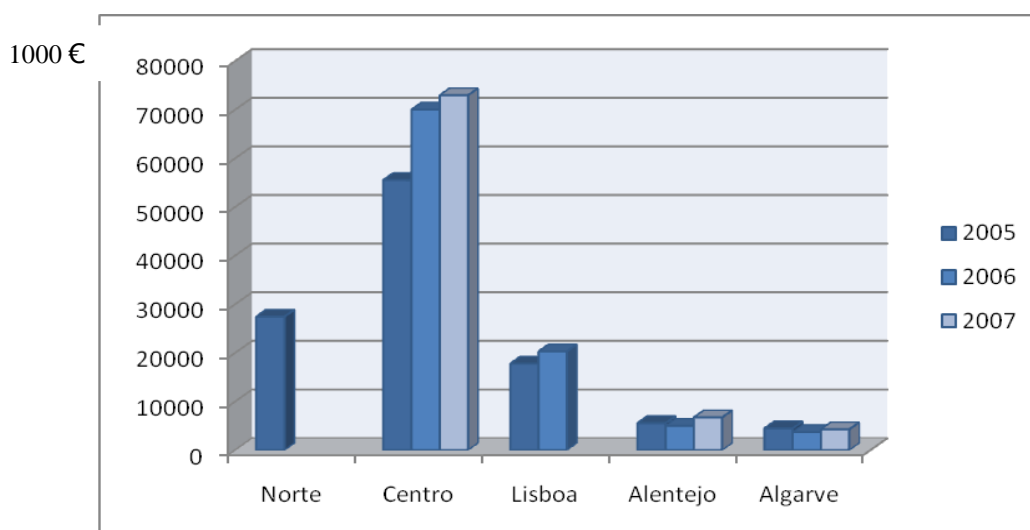


Figura 103. VABpm da indústria transformadora da pesca e aquicultura, por NUT II em Portugal Continental, 2005-2007

Fonte dos dados: INE e DGPA (2009)

Ainda que a conjuntura do mercado actual possa mostrar alguns sinais favoráveis ao desenvolvimento desta indústria em Portugal, nomeadamente através dos preços competitivos dos seus produtos, face aos do pescado fresco, e da alteração dos próprios hábitos alimentares da população, a crescente concorrência externa cria a necessidade de se tomarem algumas medidas.

Também o relatório da COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS elenca alguns desafios que se apresentam à indústria transformadora da pesca e aquicultura, de que se

destacam os seguintes (adaptado de COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS, 2004, pg. 142-143):

- *a modernização do sector, através do investimento em tecnologias (nos vários segmentos, refrigeração, congelação...);*
- *o alargamento da oferta de produtos (conservas, pré-cozinhados...) e de novas espécies aquícolas;*
- *a criação de produtos de marca;*
- *o alargamento dos mercados;*
- *o desenvolvimento da vertente comercial e de marketing destes produtos;*
- *a implementação da certificação de origem dos produtos;*
- *o incentivo à produção de qualidade;*
- *a exploração de novos mercados;*
- *a promoção da investigação e da introdução de tecnologia de ponta;*
- *o reforço da ligação entre as empresas do sector e a investigação;*
- *o reforço da fiscalização da comercialização destes produtos;*
- *o aprofundamento da ligação entre este e outros sectores.*

Com efeito, é importante apostar cada vez mais na qualidade e em determinados segmentos, os que manifestamente sejam considerados competitivos para o País, na criação de produtos de marca e de certificação da origem, de forma a se alcançar a “...reconfiguração, consolidação e valorização da indústria transformadora relativa às pescas”, SAER (2009, pg. 398). O mesmo estudo propõe também “...a criação (ou reforço) de dimensão crítica dos agentes mais representativos da indústria nacional de transformação do pescado através da sua inserção em cadeias de valor e redes internacionais de maior valor acrescentado, promovendo a cooperação horizontal entre actores de menor dimensão e a articulação em redes de integração vertical com os agentes da captura e da aquicultura. A consolidação de algumas das existentes e o desenvolvimento de novas marcas de prestígio internacional deve constituir um objectivo desta acção”, SAER (2009, pg. 400).

Em termos globais, partilhamos destas perspectivas defensoras da importância da participação desta indústria nacional em *Clusters*/redes ao nível nacional e internacional, afirmando-se através do reforço da qualidade dos seus produtos, da afirmação de imagens de marca fidedignas de origem certificada, sendo, para isso, necessário apostar-se na inovação ao nível do processo produtivo e na sua promoção e divulgação, mais uma vez nos mercados nacional e internacional.

1.2.3. ACTIVIDADE PORTUÁRIA, LOGÍSTICA E TRANSPORTE MARÍTIMO

“Muita coisa, ao mesmo tempo, podem ser os portos. Antes de tudo, são interfaces terra/mar; interfaces entre actividades logísticas, turísticas e as cidades nas quais se inserem. Os portos são também plataformas do comércio internacional.”

QUARESMA DIAS (2005)

A actividade portuária, nela incluindo a logística e o transporte marítimo naturalmente, pela complexidade que lhe está associada, no encadeamento e entrosamento de funções, actividades, agentes... directa ou indirectamente ligados ao mar é um dos sectores do *Cluster* marítimo mais fortes, abrangentes e com maior potencial. À escala mundial, o grande crescimento das trocas comerciais por via marítima que *“...foi superior a 130% nos últimos 30 anos...”* (MOPTC, 2006, pg. 15) permitiu um desenvolvimento da actividade e dos espaços portuários nunca antes registado. Também à escala europeia *“...é indiscutível a importância das actividades marítimas para a economia, reflectida no facto de aproximadamente 40% do comércio comunitário ser realizado com recurso ao transporte marítimo, que desempenha também um papel importante nas ligações entre o continente e as ilhas, contribuindo decisivamente para a coesão social e territorial entre Estados-membros.”* (MOPTC, 2006, pg. 17).

A actividade dos portos tem crescido fruto da evolução e desenvolvimento do transporte marítimo. De acordo com o Relatório DOUGLAS – WESTWOOD (2005, pg. 32), a sua produção é avaliada a nível mundial, em 2005, em cerca de 25 000 milhões de euros, estimando-se uma subida para os 30 500 milhões, em 2010. A Europa é a região onde se concentra a maior parte desta riqueza – em 2005, a actividade produzia aí mais de 10 mil milhões de euros, perspectivando-se um aumento, em 2010, para mais de 12 mil milhões.

Em Portugal, a actividade portuária remonta à formação de muitos aglomerados populacionais que hoje existem no nosso litoral. A sua origem e desenvolvimento deu-se onde se verificaram as condições, ainda que muitas vezes precárias, adequadas ao

abrigo de embarcações. Os primeiros portos surgiram, assim, em locais resguardados (dos ventos, das correntes adversas...), como estuários ou baías. Como refere SOUSA (2004, pg. 31), *“Nesta fase, em que os portos correspondiam a áreas abrigadas onde os navios podiam fundear e carregar ou descarregar as suas mercadorias em segurança, as condições portuárias eram ditadas fundamentalmente pelas condições naturais, pelo que os portos se localizavam preferencialmente em baías abrigadas e de fácil acessibilidade marítima e terrestre.”*

Recuando também no tempo, BLOT (2003, pg. 138) descreve como, até ao século XVIII, se desenvolvia a actividade portuária: *“Ao mesmo tempo que se observa a preferência pelos estuários e pelos tramos inferiores de rios para instalação portuária, um verdadeiro binómio portuário, observável, do ponto de vista náutico e portuário, pelo menos até ao século XVIII, consistia no recurso a embarcações fluviais para o transbordo, garantindo o contacto com terra, fosse qual fosse o calado das maiores embarcações fundeadas no espaço de ancoradouro, isto é, o outro elemento deste binómio. Isto permitia, de facto, a continuidade e o desenvolvimento de actividades portuárias, mesmo na ausência de infraestruturas portuárias, ou quando apenas existiam instalações de acostagem modestas, ou incipientes”.*

Locais de passagem, de chegada, de partida, de produção, de transformação, de transacção... *“les ports, points d’aboutissement ou de départ de grandes routes maritimes, sont des lieux de passage et de rupture de charge, interfaces entre la mer et la terre. Ils constituent un univers original et fort complexe. Leurs paysages comme ceux des quartiers situés à leur proximité, font rêver aux horizons lointains par leur ambiance particulière, leur animation rythmée par l’accostage ou le départ des navires”*, DAMIEN (1998, pg. 113). A autora entende um porto, na perspectiva do geógrafo, como um espaço do meio natural (litoral, estuário, curso de água...) de ordenamento humano. Afirma, pois, que *“pour le géographe, le port, et la ville aux quartiers typiques qui le jouxte, est d’abord un element du paysage géographique traduisant une maîtrise et un aménagement par l’homme du milieu naturel, d’un littoral maritime, d’un estuaire, du lit d’un cours d’eau”*, acrescentando que *“sur un plan plus technique, le port maritime est avant tout une superficie de terrains et de plans d’eau aménagés de façon à autoriser l’accostage des navires”*, DAMIEN (1998,

pg. 114). Já BLOT (2003), também ao nível da definição de porto, distingue dois aspectos que, pela sua importância, merecem ser destacados: um relacionado com a necessidade de existência de condições naturais que possibilitem o acesso do mar à terra, outro ligado à estrutura em si que é montada para que esse acesso seja assegurado e cuja complexidade decorre das actividades que aí forem instaladas. Refere que *“...sendo em si, na realidade, uma abstracção, exige, do ponto de vista do potencial arqueológico, que se distingam, por um lado, as condições naturais, de abrigo, que possibilitam o contacto com terra, e, por outro, os elementos que equipam e formam o espaço portuário, com funções específicas, como parte complementar desse todo que configura a realidade portuária, num local de desenvolvimento de actividades que abrange os momentos, e gestos, de chegada, partida, carga, descarga, importação, exportação, apoio, escala técnica, reabastecimento alimentar...”*, BLOT (2003, pg. 136). Um porto é, assim, um espaço com características naturais específicas, a partir das quais se monta toda uma estrutura de apoio ao desenvolvimento de diversas actividades – pesca, náutica de recreio, comércio, indústria, logística, serviços e actividades complementares, etc.

A evolução urbana e o extraordinário desenvolvimento dos transportes e do comércio à escala mundial, produziram impactos profundos nas áreas portuárias, principalmente em regiões mais desenvolvidas e dinâmicas. Muitas passaram mesmo a ter um papel fundamental no traçado dos fluxos de mercadorias, económicos, financeiros...que à escala global começaram a verificar-se e a intensificar-se, na configuração da globalização que hoje vivemos. O desenvolvimento que ocorreu, no último século, nas áreas de influência dos portos esteve estreitamente ligado à evolução das funções que nesses espaços se foram instalando. Como é dito por SOUSA (2004, pg. 42), *“Ao longo do século XX, os portos evoluíram de pequenos cais para infraestruturas que ocupam áreas gigantescas e que incluem grandes terminais para a recepção de navios de grande porte, extensos terraplenos, armazéns e equipamentos cada vez mais sofisticados e tecnologicamente adaptados aos diferentes tipos de carga.”* A esta crescente complexidade funcional, estrutural e de ocupação territorial, tem vindo a juntar-se o papel que cada vez mais vão assumindo de verdadeiras plataformas de mobilidade, nomeadamente através do grande incremento dado à intermodalidade e

decorrentes projectos de ligação entre vários modos de transporte. Por exemplo, GASPAR *et al* (2003, pg. 145) concebem os portos como interfaces entre modos de transporte (marítimo e terrestre), atraindo sobretudo funções logísticas e de armazenagem, mas também actividades industriais. Por isso, afirmam que os portos *“...detêm um papel relevante na economia regional e nacional, tornando-se essencial, para a avaliação do seu papel na organização económica e no ordenamento dos territórios que são por eles influenciados, o conhecimento quantificado dos efeitos económicos da sua actividade sobre as regiões envolventes.”*

Dependendo das principais funções aí instaladas, é comum distinguirem-se os portos de pesca, os militares, os de recreio, os industriais e de comércio, etc. Também decorrente das funções, existem várias classificações¹⁰⁵. Em termos gerais, destacamos as funções de transporte de passageiros e mercadorias, carga/descarga, industrial, logística, comercial, militar, armazenamento e turística, uma vez serem as mais vulgares nos espaços portuários. QUARESMA DIAS (2005, pg. 474) recorre a um parecer do Comité Económico e Social sobre o *Livro Verde relativo aos portos e infra-estruturas marítimas*, para diferenciar os três tipos de actividades que se encontram num porto, a saber:

- *serviços relacionados com o navio* (nos quais se incluem a assistência naval, acostagem, amarração, agentes de navegação, etc.);
- *serviços relacionados com a carga* (estiva, armazenagem, transitários, etc.);
- *serviços de controlo e inspecção* (inspecção do navio, serviço aduaneiro, etc.).

Dada a complexidade de serviços, funções e actividades que se podem encontrar nas zonas portuárias, e reconhecendo o importante e crescente papel da logística em toda esta realidade (portuária), refere o mesmo autor: *“Um porto será, então, uma verdadeira plataforma económica por via da sua capacidade de ser uma verdadeira plataforma logística, na medida em que contribui para a criação ou adição de valor em qualquer um dos seus atributos fundamentais – nomeadamente no que concerne à compressão do importante atributo tempo.”* O autor considera que, num contexto de globalização das próprias cadeias logísticas, os portos *“mais do que nodos de*

¹⁰⁵ SOUSA (2004) refere-se à de Joan Alemany (1989) e à de André Vigarié .

*transferência das cadeias de transporte” passaram a “integrar as próprias cadeias logísticas, constituindo-se assim como elementos das cadeias de abastecimento” e comportando-se como pontos de “transferência de carga” dessas cadeias, QUARESMA DIAS (2005, pg. 516). Com efeito, a globalização, com a crescente redução das barreiras à circulação, juntamente com os novos padrões locativos das actividades produtivas e a especialização dos mercados, originou a formação de um sem fim de fluxos à escala mundial, o que conduziu à necessidade de se criarem estruturas de apoio ao eficiente funcionamento das cadeias de distribuição e fornecimento de bens¹⁰⁶. A tendência é para o reforço do papel das estruturas portuárias em todo este processo, através da criação de plataformas logísticas junto aos portos principais, potencializando o transporte marítimo de mercadorias, complementarmente com outros modos de transporte terrestres, de forma rápida e eficiente. As infra-estruturas de transporte e de coordenação logística poderão, assim, assumir um papel chave no desenvolvimento económico e territorial. A forte concorrência internacional que existe entre os vários modos de transporte permite aos portos uma vantagem competitiva, essencialmente através da promoção e oferta de uma logística eficaz, que os coloca no centro de importantes cadeias (logísticas) que se formam no actual mundo *global*. Com a deslocalização das indústrias, afastando-se dos centros de produção tradicionais, e o aumento do comércio internacional e da utilização do transporte marítimo, inúmeros desafios são colocados aos agentes/operadores portuários, em particular, e ao sector, em geral. No âmbito da concretização do que o Governo, em 2006, quis instituir como o *Portugal Logístico*, e na assunção dos seus vectores fundamentais, foi dado ênfase à valorização da intermodalidade, do transporte marítimo, da logística associada à capacidade portuária existente, destacando-se:*

-“Fomentar a intermodalidade, valorizando as estruturas e redes existentes, potenciando o transporte ferroviário e o aproveitamento da capacidade portuária instalada;

¹⁰⁶ “No domínio da logística, do ponto de vista macroeconómico, a crescente internacionalização dos fluxos de mercadorias, a deslocalização e fragmentação da produção e o acentuar da especialização dos mercados de produção têm provocado o aumento das distâncias percorridas pelas mercadorias, potenciando o transporte de grandes quantidades de produtos semi-acabados por via marítima até centros logísticos próximos dos mercados de consumo”, MOPTC (2006, pg. 32).

- *Aumentar a competitividade, promovendo estruturas que potenciem o desenvolvimento da actividade de transportes, transformando em vantagem a nossa situação periférica, por uma aposta forte na frente portuária atlântica, com relevo, pelas suas capacidades, para os cinco grandes portos nacionais*”, MOPTC (2006, pg. 32-33). Um dos contributos deste trabalho do MOPTC – *Orientações Estratégicas para o Sector Marítimo – Portuário* – foi, precisamente, a divulgação da ideia de que a criação de mais riqueza para o país poderá ser feita através do aumento do volume de mercadorias transportadas de forma mais eficiente e rentável. São aí identificadas quatro plataformas logísticas multimodais nos portos de Leixões, Aveiro, Lisboa e Sines, tendo como objectivos:

- *“Tirar partido da capacidade portuária existente e da sua localização privilegiada na costa ocidental do continente europeu;*
- *Complementar a actividade portuária, conferindo maior valor à sua operação;*
- *Promover a intermodalidade, particularmente com o transporte ferroviário;*
- *Alargar o hinterland portuário, estendendo-o a Espanha;*
- *Ordenar o conjunto de actividades logísticas já hoje presentes na imediação dos portos*”, MOPTC (2006, pg. 33).

A agregação das duas funções – transportes e logística – é comum em trabalhos desta natureza. O mesmo acontece no estudo da SAER (2009, pg.94) em que se inclui “... *todo o conjunto de serviços que se organizam em torno do transporte marítimo de mercadorias, da sua articulação com outros modos de transporte e da sua integração em cadeias logísticas globais ou regionais, e inclui a armação (shipping), os serviços de brokering, os serviços de certificação de navios, os serviços financeiros e de seguros (fundamentais numa actividade capital intensiva e com múltiplos riscos como é o transporte marítimo), os serviços de movimentação portuária de mercadorias e os serviços logísticos associados, os serviços de dragagem, os serviços de construção civil e obras marítimas, o fabrico de equipamentos de movimentação portuária e os equipamentos de comunicações e apoio à navegação instalados nos portos, e multiplica os seus impactos pelas encomendas que dirige à construção e reparação naval*”. No mesmo trabalho, considera-se que o segmento dos portos e logística

apresenta boas oportunidades de crescimento, assumindo já os principais portos uma dimensão relevante em matéria de realização de negócios, além do que em si constituem-se como autênticas plataformas de logística.

Em termos gerais, o sistema portuário comercial nacional é constituído por cinco portos principais: Douro e Leixões; Aveiro; Lisboa; Setúbal e Sesimbra e Sines, administrados por Administrações Portuárias, e por quatro portos secundários: Viana do Castelo, Figueira da Foz, Faro e Portimão, administrados pelo Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM). O IPTM, sendo o órgão por excelência de intervenção no sector do transporte marítimo e portos, tem por missão *“regular, fiscalizar e exercer funções de coordenação e planeamento do sector marítimo – portuário e supervisionar e regulamentar as actividades desenvolvidas neste sector”*, constituindo-se, entre outras, como principais atribuições:

- *Assessorar o Governo na definição da política nacional para os portos, transportes marítimos, navegabilidade, segurança marítima e portuária e participar na definição das políticas de ensino e formação no sector marítimo - portuário;*
- *Promover e coordenar a elaboração e revisão do Plano Nacional Marítimo - Portuário e acompanhar a elaboração e dar parecer sobre os instrumentos de planeamento do sector, assegurando a sua articulação com os demais instrumentos de gestão territorial;*
- *Supervisionar o sector marítimo - portuário;*
- *Regular a actividade das entidades que actuam no sector marítimo -portuário, designadamente aprovando normas administrativas de regulamentação do sector, nos termos da lei;*
- *Assegurar a representação do Estado Português nos organismos internacionais do sector marítimo - portuário, quando de outro modo não for determinado;*
- *Gerir, administrar e desenvolver os portos e áreas de domínio público marítimo e fluvial na sua área de jurisdição directa;*
- *Exercer os poderes que, nos termos da lei, lhe são atribuídos no domínio da administração e da segurança marítima, da náutica de recreio, das operações*

portuárias e do trabalho portuário;

- Promover a aplicação e fiscalizar o cumprimento das leis, dos regulamentos, das normas e dos requisitos técnicos aplicáveis no âmbito das suas atribuições, designadamente das normas nacionais e internacionais relativas ao sector marítimo – portuário, sem prejuízo das competências de outras entidades.” (in, www.imarpor.pt)

A actividade portuária é acompanhada e analisada por várias entidades, com regularidade (caso do INE ou do IPTM) ou esporadicamente (relatórios que sobre o tema vão sendo produzidos). Por exemplo, o relatório da COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS indica que, em 2002, pelos portos nacionais passaram cerca de 55 milhões de toneladas de mercadorias, o que equivale a mais de 60% do volume total transaccionado. São os portos que recebem mais de metade das mercadorias importadas e por eles são efectuadas cerca de 35% das exportações (COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS, 2004, pg. 101). É também por esta via que se faz o abastecimento das duas Regiões Autónomas. O grande crescimento do volume de mercadorias movimentadas pelos portos nas últimas décadas (passando de 17 para 56 milhões de toneladas entre 1970 e o início do século XXI) permitiu que estes assumissem um papel de crescente importância, quer em termos de desenvolvimento económico, quer ao nível da organização do território.

No movimento de mercadorias naqueles que o IPTM considera serem os principais portos nacionais, é de destacar o porto de Sines, pelo grande volume de transacções que aqui se verifica, no contexto dos portos nacionais. Apesar de a tendência descrita nos últimos cinco anos ser de diminuição desses movimentos, mantém uma posição de liderança inquestionável. Seguem-se os portos de Douro/Leixões e Lisboa, ocupando a quarta posição em matéria de movimento de mercadorias o porto de Setúbal.

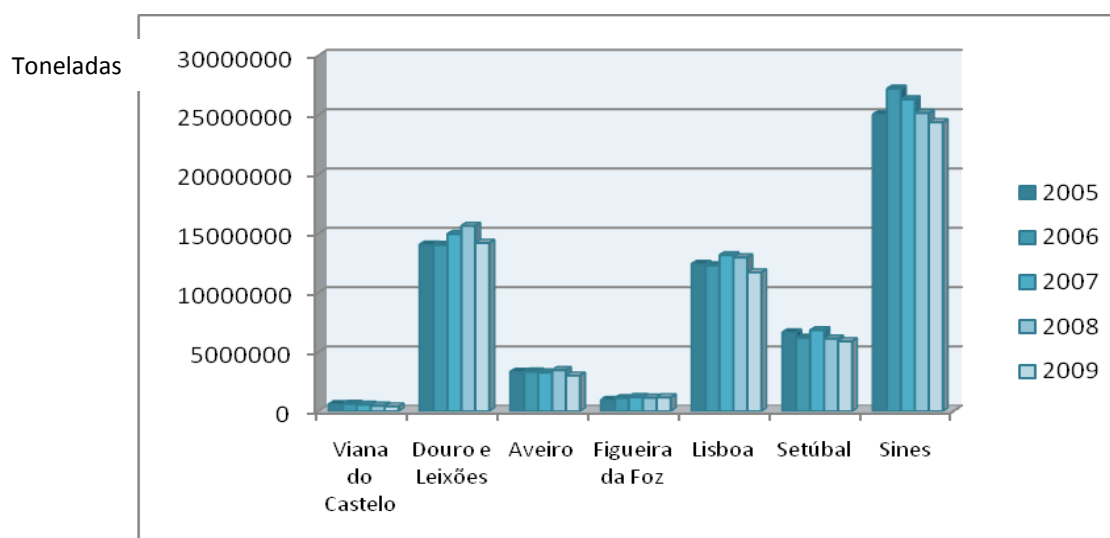


Figura 104. Movimento de mercadorias nos principais portos de Portugal Continental, 2005-2009

Fonte: IPTM (www.imarpor.pt).

De acordo com o INE, no ano de 2007, mais de 21 milhões de toneladas de mercadorias foram carregadas nos portos nacionais, das quais 96% em portos do território continental. Na Região Autónoma dos Açores, nesse ano, foram carregadas cerca de 680 mil toneladas, destacando-se o porto de Ponta Delgada onde ocorreu 70% desse movimento. Na Região Autónoma da Madeira, o volume de mercadorias carregadas foi na ordem das 144 mil toneladas, processando-se cerca de 89% desse movimento no porto do Caniçal. Das cerca de 20 milhões de toneladas de mercadorias que foram carregadas nos portos do continente, quase 7 milhões foram-no em Sines, cerca de 4 milhões em Lisboa e valor semelhante em Leixões, seguindo-se o porto de Setúbal, onde foram carregadas, nesse ano, cerca de 3 milhões de toneladas de mercadorias.

No que se refere a mercadorias descarregadas, o volume global é muito superior, ascendendo aos 47 milhões de toneladas, reflexo da nossa balança comercial deficitária. 93% deste valor corresponde a descargas de mercadorias nos portos do Continente, destacando-se, uma vez mais, o porto de Sines, que recebe 44% destas mercadorias. O porto de Leixões é o segundo mais importante em matéria de descargas, recebendo 23% do total que ocorre no território do continente. Seguem-se os portos de Lisboa e Setúbal, onde são descarregadas, respectivamente, 18% e 8% das

mercadorias. Na Região Autónoma dos Açores, onde são descarregadas cerca de 2 milhões de toneladas, e na Região Autónoma da Madeira, que recebe 1,4 milhões de toneladas, os portos mais importantes são, novamente, os de Ponta Delgada e do Caniçal, respectivamente.

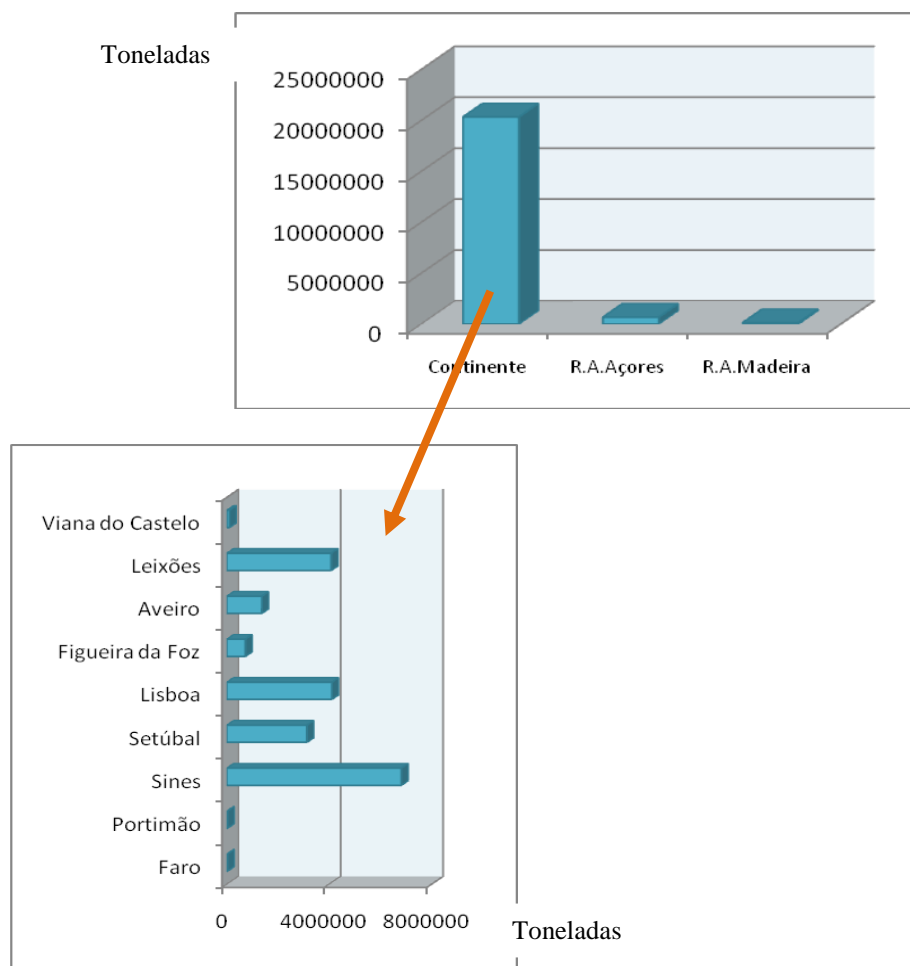


Figura 105. Mercadorias carregadas nos portos nacionais, 2007

Fonte: INE (2008)^a

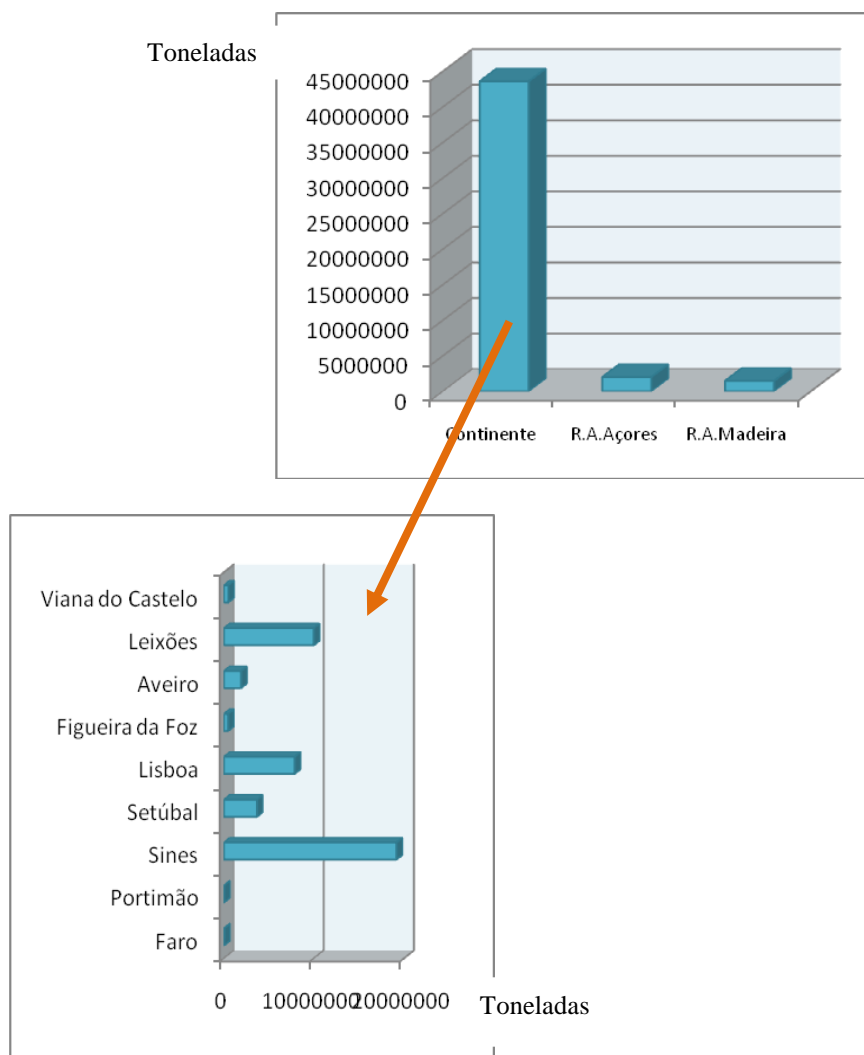


Figura 106. Mercadorias descarregadas nos portos nacionais, 2007

Fonte: INE (2008)^a

Pode-se, pois, concluir que quatro portos – Sines, Leixões, Lisboa e Setúbal – asseguram uma parte substancial do movimento de mercadorias, por via marítima, no país (incluindo as Regiões Autónomas). Em conjunto, processam 86% do tráfego de mercadorias carregadas em Portugal, destacando-se o porto de Sines por garantir 32% deste valor. Quanto às mercadorias descarregadas, os mesmos portos asseguram igualmente 86% desse tráfego. E, mais uma vez, o porto de Sines assume um lugar cimeiro, na medida em que aí são descarregadas 41% dessas mercadorias.

O tipo de mercadorias que é carregado e descarregado nos portos nacionais é muito diversificado. 32% das carregadas correspondem a *produtos petrolíferos*, sendo os

cimentos, cal e materiais de construção manufacturados o segundo grupo mais importante – em conjunto representam mais de metade deste tipo de mercadorias (54%). Os *produtos alimentares e forragens* constituem o terceiro grupo mais representativo, tendo sido carregadas em 2007 cerca de 2,1 milhões de toneladas. Quanto aos restantes grupos, trata-se de produtos de baixo valor acrescentado, como os couros, os têxteis, a celulose e desperdícios, os minerais brutos, a madeira e cortiça, entre outros.

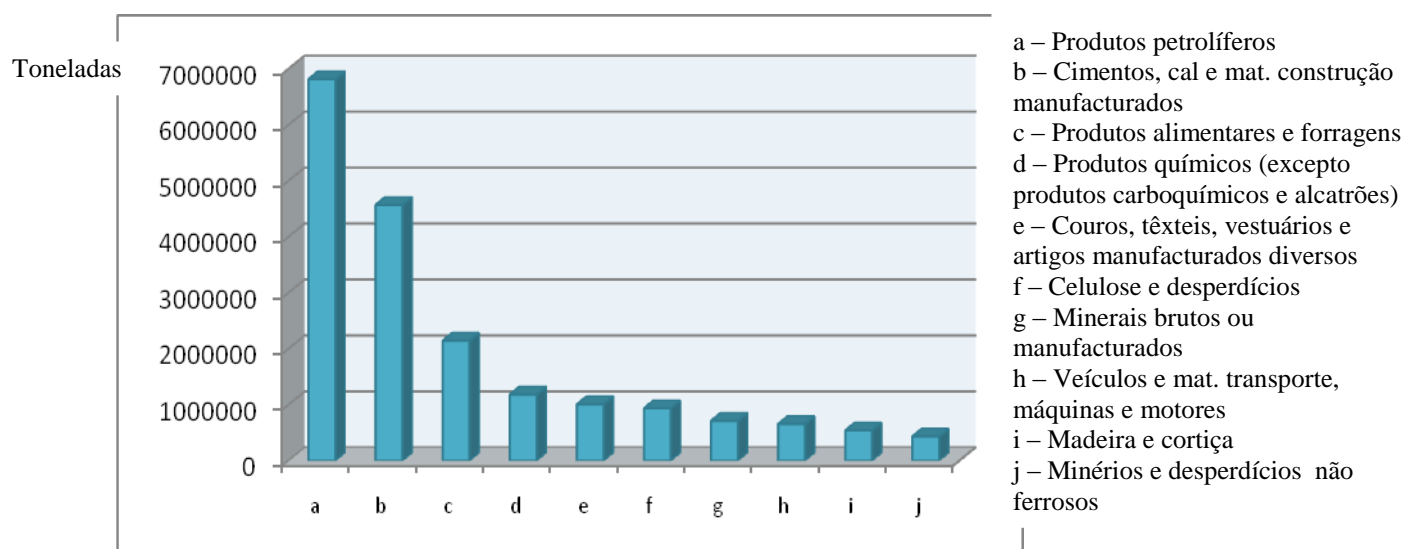


Figura 107. As dez mercadorias mais carregadas nos portos nacionais, por grupos de mercadorias, 2007

Fonte: INE (2008)^a

Já no que se refere às mercadorias descarregadas nos portos, não se pode afirmar o mesmo, ou seja, são, no geral, produtos de maior valor de mercado. O *petróleo bruto*, os *produtos petrolíferos* e os *combustíveis minerais sólidos* são exemplo disso e representam 58% deste tipo de mercadorias.

Em 2007, cerca de 65% das mercadorias carregadas nos portos portugueses tinham como destino o continente europeu, das quais 93% seguiram para países da União Europeia, os principais parceiros comerciais de Portugal. Cerca de 62% das mercadorias com destino ao continente africano vão para os Países de Língua Oficial Portuguesa.

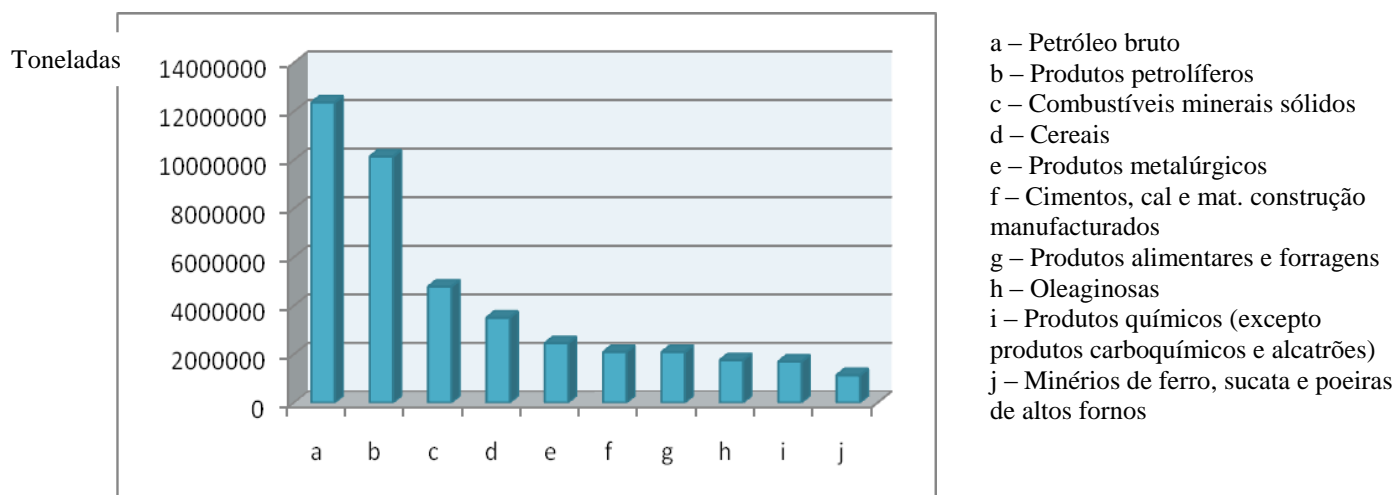


Figura 108. As dez mercadorias mais descarregadas nos portos nacionais, por grupos de mercadorias, 2007

Fonte: INE (2008)^a

Mais de 75% das mercadorias que se dirigem para a América destinam-se aos Estados Unidos e 44% das que vão para a Ásia têm como destino Israel. As mercadorias para a Austrália e Oceânia são em volume muito pouco significativo. A Espanha, a Holanda e o Reino Unido são, ao nível do tráfego de mercadorias que partem dos portos nacionais para a UE, os principais parceiros. Em conjunto, recebem quase 65% do volume deste tráfego.

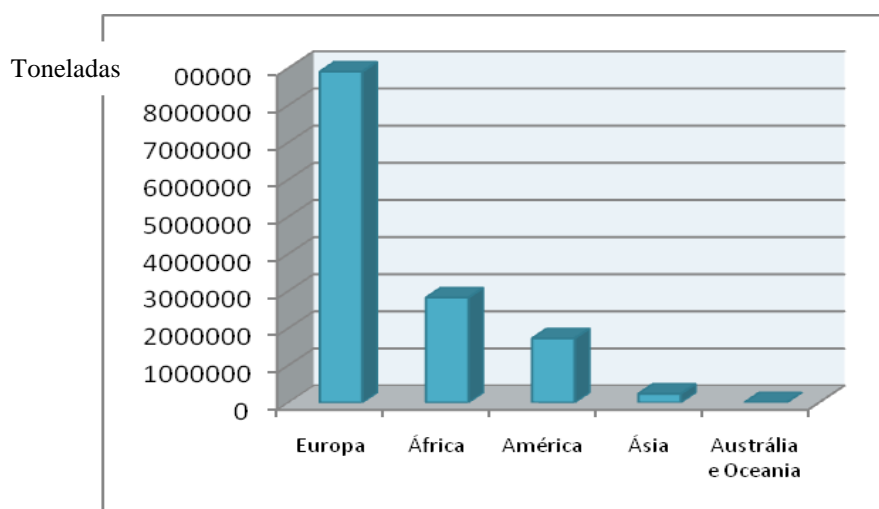


Figura 109. Mercadorias carregadas nos portos nacionais por continentes/países de destino, 2007

Fonte: INE (2008)^a

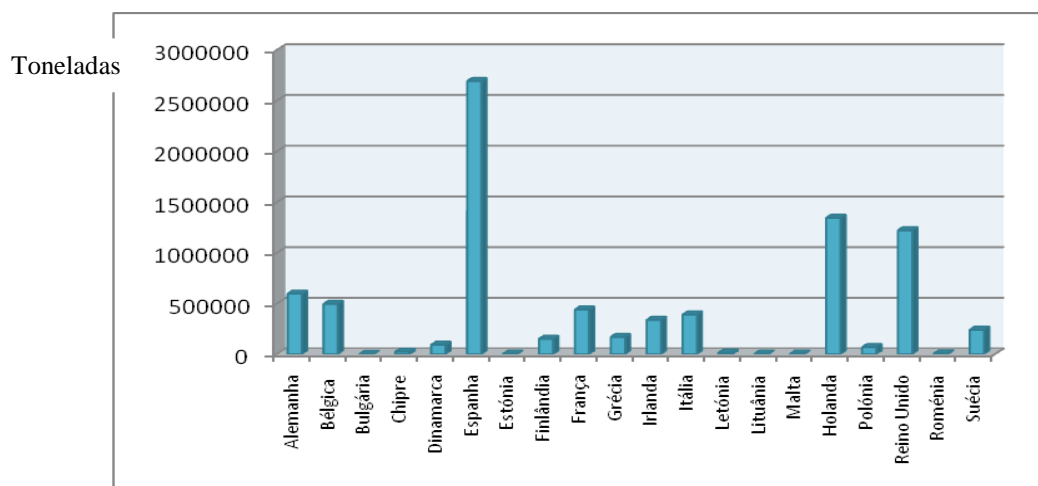


Figura 110. Mercadorias carregadas nos portos nacionais por países de destino – UE, 2007

Fonte: INE (2008)^a

No que se refere às mercadorias descarregadas nos portos nacionais, 37% do volume total provém da Europa e essencialmente de países da UE (79%). Das cerca de 13 milhões de toneladas de mercadorias provenientes do continente africano, 50% procedem de países (africanos) pertencentes à OPEP, o mesmo acontecendo às mercadorias vindas da Ásia (60%). Relativamente às mercadorias oriundas do continente americano, 38% provêm do Brasil.

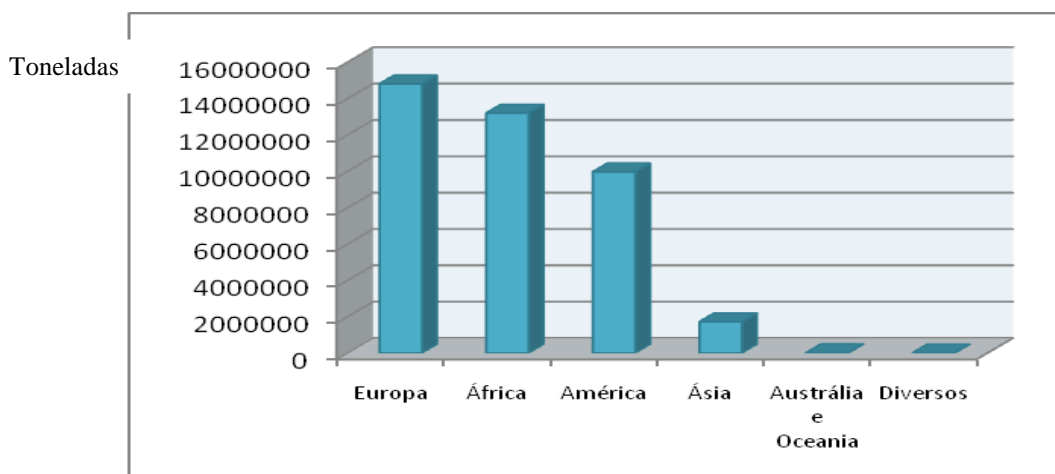


Figura 111. Mercadorias descarregadas nos portos nacionais por continentes/países de procedência, 2007

Fonte: INE (2008)^a

Ao nível do tráfego interno da União, a Espanha ocupa o primeiro lugar, o que lhe confere o estatuto de principal parceiro económico de Portugal, no que toca à transacção de mercadorias, por via marítima. Seguem-se, como no caso das mercadorias carregadas, o Reino Unido e a Holanda. Em conjunto, 56% das mercadorias da UE descarregadas nos portos portugueses provêm destes três países, que simultaneamente representam a origem de 17% do total de mercadorias descarregadas.

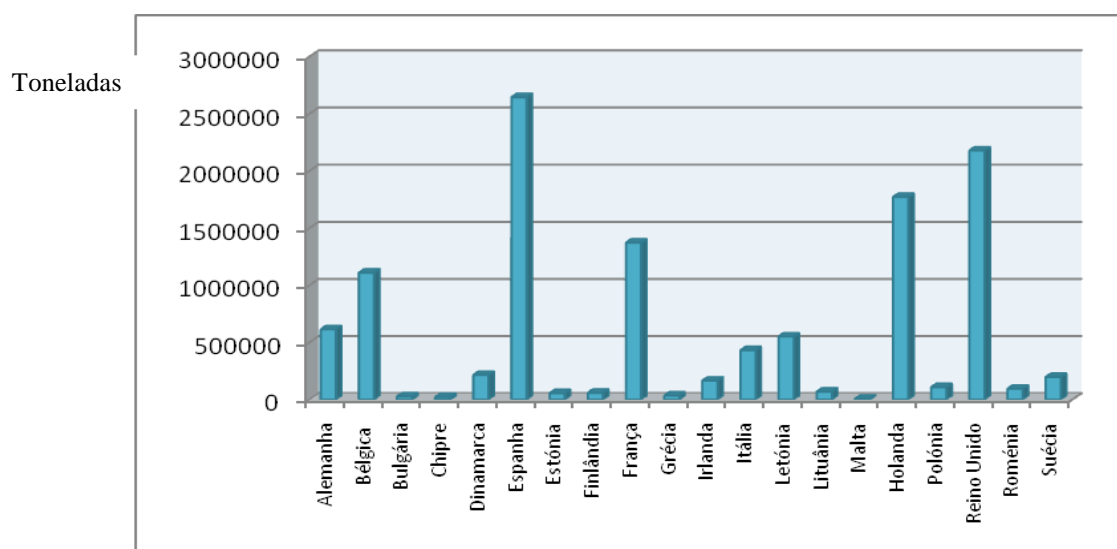


Figura 112. Mercadorias descarregadas nos portos nacionais por países de procedência – U.E., 2007

Fonte: INE (2008)^a

Quando comparados os vários modos de transporte que sustentam o nosso comércio externo, em 2007, verifica-se, ao nível das importações, uma preponderância do transporte marítimo. Apesar deste modo de transporte assegurar a entrada de 67,5% das mercadorias compradas ao exterior, a tendência nos últimos anos tem sido de decréscimo (em 1980, 95% das mercadorias importadas eram transportadas por via marítima), a par de um aumento do transporte rodoviário (em 1980, apenas 3% das mercadorias importadas vinham por este modo de transporte, em 2007 esse valor era já próximo de 30%).

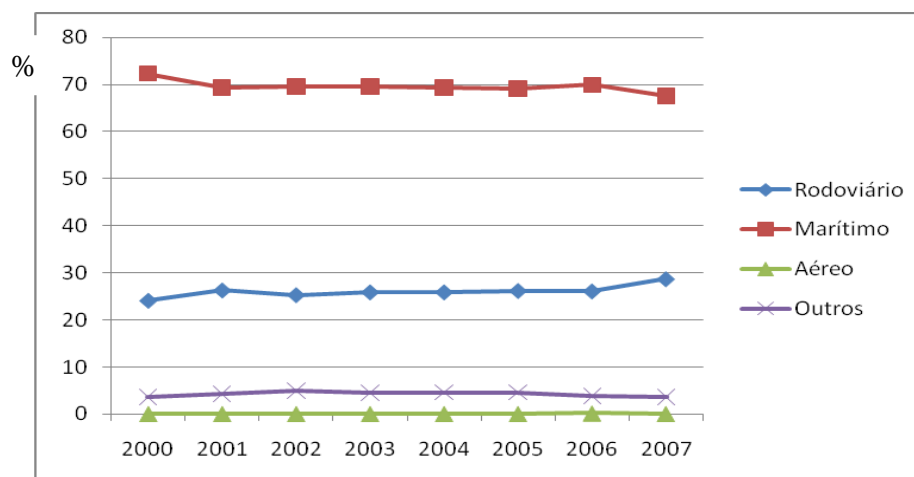


Figura 113. Comércio externo de Portugal com o Mundo - importações, segundo os modos de transporte, 2000 a 2007

Fonte: IPTM (2009, pg. 106).

No que se refere às mercadorias exportadas, o modo de transporte rodoviário ultrapassou o marítimo a partir de 2000 – em 1980, 79% das mercadorias que saíam do país eram transportadas por via marítima e apenas 14% por rodovia. Durante os 20 anos seguintes o transporte rodoviário foi ganhando uma importância crescente e o marítimo perdendo-a progressivamente. De 2000 a 2007, o transporte rodoviário oscilou entre 53 e 57,5% e o marítimo entre 40% e 44% no que se refere ao volume de mercadorias exportadas.

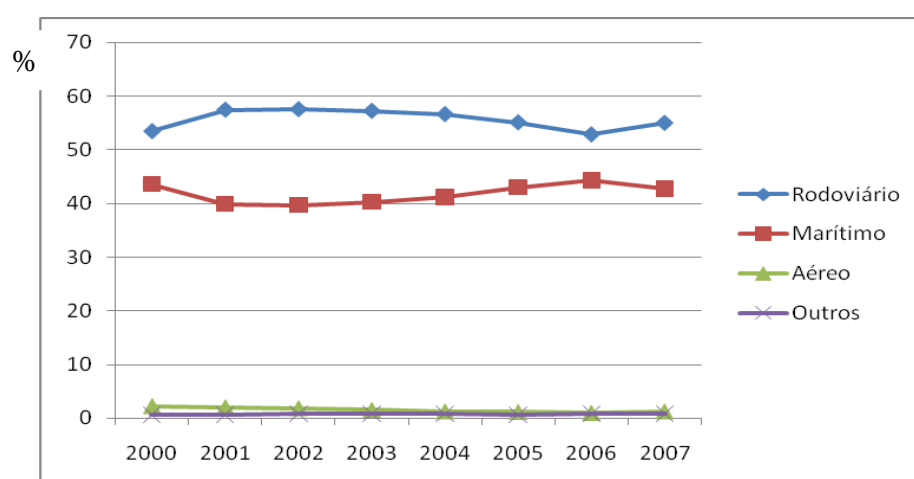


Figura 114. Comércio externo de Portugal com o Mundo - exportações, segundo os modos de transporte, 2000 a 2007

Fonte: IPTM (2009, pg. 107).

Perante um cenário de trocas comerciais, por via marítima, cada vez mais complexo, pela diversidade de parceiros, destinos, rotas, etc., e enquadrado no processo de globalização, é importante, na opinião de HENRIQUES (2003, pg. 113) Portugal ter uma frota mercante diversificada, para “os tráfegos costeiro continental, regiões autónomas e inter-ilhas”, para “as trocas comerciais com a UE” e para “as trocas comerciais com as restantes regiões do mundo”. O movimento dessa frota (de comércio), em 2007, traduziu-se em valores superiores a 30 mil registos (15 226 entradas de embarcações e 15 145 saídas)¹⁰⁷, sendo que quase 70% destes movimentos ocorreram nos portos do continente, para o que o porto de Lisboa contribuiu em 30%. Cerca de 57% desse valor é assegurado, em conjunto, pelos portos de Lisboa e Leixões.

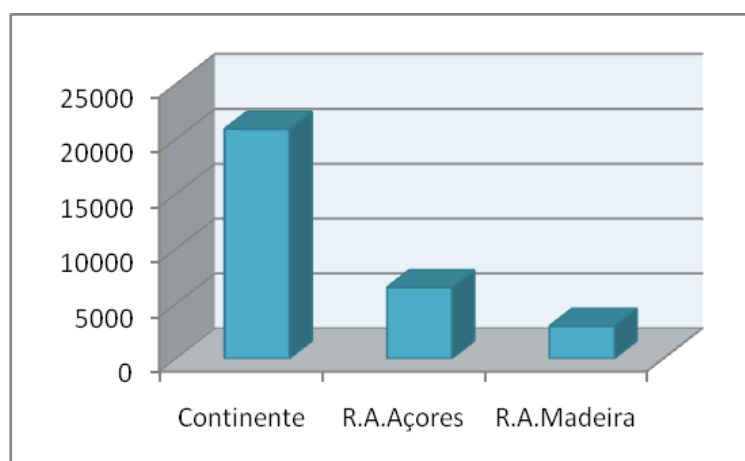


Figura 115. Movimento de embarcações de comércio em Portugal, 2007

Fonte: INE (2008)^a

Mais uma vez se afirma a posição dos quatro portos já identificados, pela maior importância que assumem no contexto da rede portuária nacional. Com efeito, Lisboa, Leixões, Setúbal e Sines registaram, em 2007, 58% dos movimentos totais de embarcações de comércio nos portos do país e 84% desses movimentos quando contabilizados apenas os portos do continente.

¹⁰⁷ INE (2008)^a

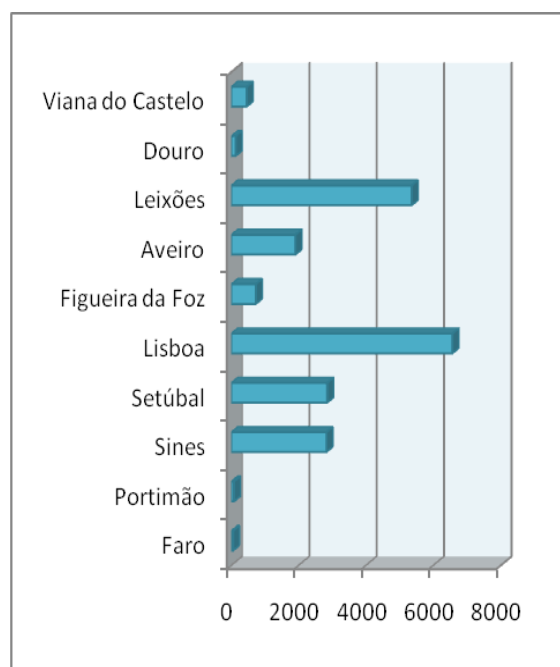


Figura 116. Movimento de embarcações de comércio em Portugal Continental, 2007

Fonte: INE (2008)^a

Ao longo do tempo, e à semelhança do que aconteceu no resto da Europa, a marinha de comércio tem vindo a registar uma evolução pouco favorável, traduzida pelo decréscimo no número de armadores e marítimos, na constituição da frota e no número de navios de registo convencional e RINM-MAR, registo alternativo. A frota de bandeira nacional era constituída, em 2008, por 13 navios do registo convencional, 25 do registo RINM-MAR e 1 do registo temporário. Em 01 de Agosto de 2010 havia 20 armadores nacionais de comércio marítimo registados, sendo a frota operacional de bandeira portuguesa constituída por um total de 118 navios, dos quais apenas 13 de registo convencional¹⁰⁸ (e 103 do registo RINM-MAR). A frota de comércio registada no RINM-MAR, criado em 1990, foi, a partir de 1995, controlada maioritariamente por armadores estrangeiros.

¹⁰⁸ Em 1998, havia 30 navios do registo convencional português (de acordo com MOPTC, 2006, pg. 61).

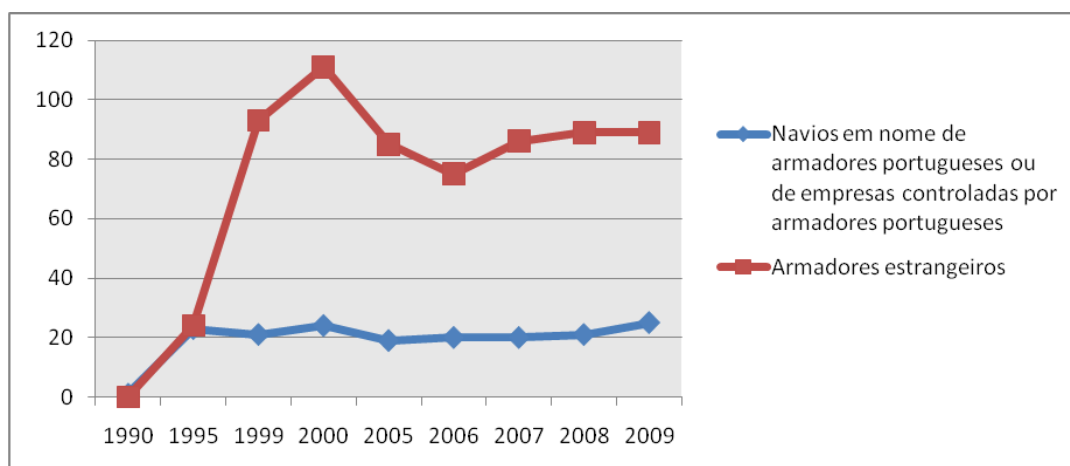


Figura 117. Evolução da frota registada no RINM-MAR (em 1 de Janeiro)

Fonte: IPTM (2009, pg. 94).

Apesar do decréscimo verificado neste registo, essencialmente entre armadores estrangeiros a partir de 2000, na segunda metade dessa década houve uma ligeira recuperação. Quanto ao registo de armadores nacionais, os valores mantiveram-se, ao longo desse período de tempo, relativamente estáveis, em torno das duas dezenas. A frota comercial, qualquer que seja o registo, inclui navios de transporte de passageiros, de carga geral, graneleiros, porta contentores, petroleiros, de transporte de químicos e de gás, entre outros¹⁰⁹. Os principais armadores nacionais são a *Portline, Transportes Marítimos Internacionais, SA*; *Transinsular, Transportes Marítimos Insulares, SA*; *Navegar, Navegação Internacional, SA*; *Naveiro, Transportes Marítimos, SA*; *Sacor Marítima, SA*; *Boxline, Navegação SA*; *Mutualista Açoreana de Transportes Marítimos, SA*, entre outros. Com o objectivo de se avaliar, a partir da sua actividade, a importância destas empresas para o *Cluster* do mar, foi aplicado um questionário, tendo sido possível a obtenção de três respostas: da PORTLINE – Transportes Marítimos Internacionais, da NAVEIRO – Transportes Marítimos SA e da MUTUALISTA AÇOREANA de Transportes Marítimos SA, todas elas sociedades anónimas e com capital 100% privado. Uma é independente e duas integradas em grupos nacionais (tendo uma sede em Lisboa e outra em Ponta Delgada). Em 31 de Dezembro de 2009, as três empresas empregavam 152 pessoas, das quais 47% integravam os quadros operacionais, 41% os quadros técnicos e administrativos, pertencendo os restantes ao

¹⁰⁹ IPTM (2010).

peçoal dirigente. Existiam, ainda, 36 trabalhadores contratados em *outsourcing*. Quanto à proveniência dos trabalhadores, e tendo em conta apenas as respostas de duas destas empresas, não é possível a formulação de conclusões claras e objectivas, uma vez que, num caso, apenas 5% dos trabalhadores é do concelho e noutro esse valor é de sensivelmente 50%. As rotas destas empresas, no desempenho da sua actividade de transporte de mercadorias, abrangem situações diversas – uma dedica-se exclusivamente ao transporte para o exterior (nomeadamente para a Europa), outra faz a ligação entre o território continental de Portugal (essencialmente, de Lisboa e Leixões) e as ilhas (Açores) e outra faz circuitos no Continente (Lisboa, Leixões e Setúbal), entre o Continente e as ilhas (Madeira) e ainda para o exterior, incluindo destinos como Roterdão, Le Havre, Las Palmas, Praia, Mindelo, Banjul e Bissau.

Em 31 de Dezembro de 2009, o volume de vendas de duas destas empresas (dado que uma não indicou esse valor) era de 54 milhões de euros, dos quais 24 milhões (ou seja, 44%) produzidos no mercado nacional. Tendo as duas uma proporção semelhante do volume de vendas destinada ao mercado nacional, em torno dos 44%, uma delas tem no mercado europeu o seu principal mercado (50% do volume de vendas) e a outra, ainda que também mantenha uma ligação comercial forte com a UE, tem uma abertura maior ao mercado internacional (extra-europeu), a rondar os 22%. Uma das empresas (continuando, a este nível, a contar com apenas duas respostas) reconhece nos mercados local/regional e nacional os seus principais mercados clientes no sector da logística e a outra no sector do transporte de mercadorias nos mercados nacional e internacional. Das três empresas inquiridas, apenas uma indica registar alterações significativas nos mercados beneficiários da prestação de serviços nos últimos anos, nomeadamente reflectindo-se na sua redução. Quando questionadas sobre o recurso a ajudas ou incentivos nacionais ou comunitários (e, de novo, contando somente com a participação de duas empresas) para a sua actividade, uma referiu recorrer a programas locais regionais para formação e outra a programas nacionais para a renovação da frota. Em termos de perspectivas, uma das empresas indica ser incerto, essencialmente pela entrada de novos concorrentes no mercado, outra defende a importância das parcerias de modo a reduzir o excesso da oferta de transporte. Uma refere terem ultrapassado os objectivos a que se tinham proposto no ano anterior,

outra afirma um nível médio de concretização desses objectivos (mais uma vez, participaram nesta parte do inquérito somente duas empresas). Apesar da limitação do número de respostas, podemos considerar ser um sector de grande importância para o *Cluster* e para o País, não só pelo emprego e pela riqueza que gera, como pela internacionalização conseguida, pelo crescente valor do transporte marítimo na transacção de mercadorias a nível do mercado internacional, entre outros aspectos.

A actividade portuária, pela sua complexidade, requer a presença de inúmeros agentes que asseguram as diversas etapas na carga, descarga, fiscalização, armazenagem, etc. das mercadorias. Por exemplo, os agentes de navegação¹¹⁰ têm um papel determinante no transporte marítimo, para a eficiência e rapidez dos procedimentos relativos à escala dos navios nos portos. Em 2008, existiam 105 agentes de navegação nos portos nacionais (IPTM, 2009, pg. 95). Em 3/12/2008 existiam 62 agentes de navegação no porto de Lisboa, 58 nos portos do Douro e Leixões, 24 em Aveiro, 18 em Setúbal e Sesimbra, 13 em Sines, sete no porto de Viana do Castelo, quatro no da Figueira da Foz e dois em Faro¹¹¹.

Além destes agentes, existem muitos outros, como os armadores de comércio marítimo (que se dedicam às actividades de transporte marítimo), os gestores de navios (encarregados pelos armadores para implementarem os procedimentos necessários a colocar os navios em viagem, incluindo o recrutamento de pessoal, o aprovisionamento, armamento e manutenção dos navios, a contratação de seguros, etc.), os armadores de tráfego local (que tratam do transporte no âmbito do tráfego local de passageiros e mercadorias), entre outros. Agentes financeiros, de seguros, de comunicações, de certificação, etc. são também comuns nas áreas portuárias. A título de exemplo da variedade de agentes presentes numa área portuária, referem-se de seguida os associados da comunidade portuária do Porto de Setúbal: APSS

¹¹⁰ Agente de Navegação “é uma sociedade comercial regularmente constituída que actua nos portos, e que em nome e em representação do armador, se encarrega dos actos necessários ao despacho das embarcações no porto e das operações comerciais a que a mesma se destina, bem como de assistir o comandante na prática dos actos jurídicos e materiais necessários à conservação da embarcação e à continuação da viagem, e ainda os actos e contratos de que seja encarregue pelo armador”, IPTM (2009, pg. 95).

¹¹¹ Em, www.imarpor.pt

(Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra); Turismo de Lisboa e Vale do Tejo; PNA (Parque Natural da Arrábida); RNES (Reserva Natural Estuário do Sado); ANESUL (Associação dos Agentes de Navegação e Empresas Operadoras Portuárias); AOP (Associação Marítima e Portuária); CPC (Conselho Português de Carregadores); SECIL (Companhia Geral de Cal e Cimento); SAPEC (Terminais Portuários); SOMINCOR (Sociedade Mineira de Neves Corvo); LISNAVE (Estaleiros Navais); CDO (Câmara dos Despachantes Oficiais); ETERMAR (Empresa de Obras Terrestres e Marítimas); TERSADO (Terminais Portuários do Sado); ALSTOM PORTUGAL; EDP (Gestão de Produção de Energia); AGEPOR (Associação dos Agentes de Navegação de Portugal); Grupo PORTUCEL SOPORCEL.

Uma nota para o tráfego fluvial que, em 2007, foi responsável por um movimento nacional de passageiros ultrapassando os 31 milhões de registos, dos quais cerca de 90% se processaram no Rio Tejo. O Rio Sado (Setúbal - Tróia) e a Ria Formosa (Faro: ilha, Deserta e Farol; Olhão: Farol, Culatra e Armona; Tavira e Fuzeta - Armona) asseguraram cerca de 9,5% deste movimento. Na Ria de Aveiro existe também algum movimento de passageiros mas pouco significativo à escala nacional (cerca de 290 mil), essencialmente entre S. Jacinto e o Forte da Barra. No que se refere ao rio Tejo, situação de tráfego fluvial mais importante do País, destacam-se as deslocações diárias que milhares de pessoas efectuem entre o Cais do Sodré e Cacilhas e entre o Terreiro do Paço e o Barreiro, movimentos pendulares de grande dimensão que, tendo por base o transporte fluvial, necessita de complementaridade, em terra, com outros modos de transporte, como o ferroviário e o rodoviário.

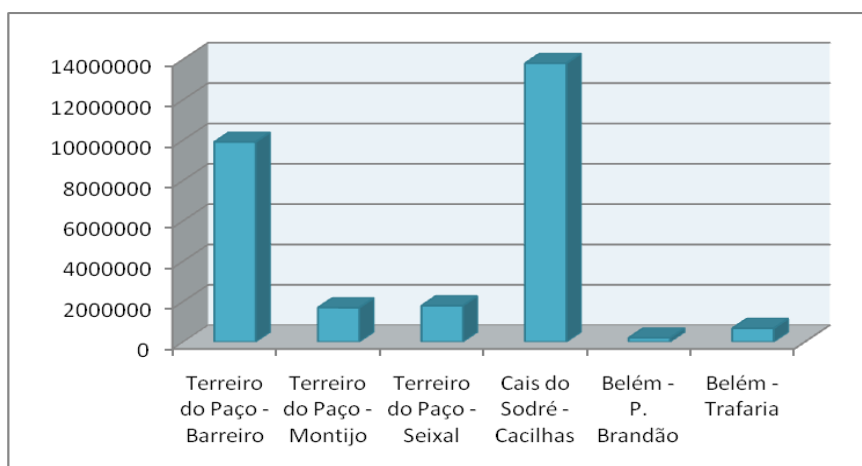


Figura 118. Movimento nacional de passageiros por via fluvial – rio Tejo, 2007

Fonte: INE (2008)^a

No movimento internacional de passageiros, por via fluvial, nos circuitos Rio Guadiana: Vila Real de Santo António/Ayamonte e Rio Minho: Caminha/La Guardia, registaram-se, em 2007, mais de 315 mil deslocações (mais de 183 mil no primeiro caso e cerca de 132 mil no segundo). Em ambos os casos, este movimento intensifica-se significativamente durante os meses de Verão (de Julho a Setembro).

Uma outra dimensão da actividade portuária, logística e de transporte marítimo é o emprego que é gerado. Em 31 de Dezembro de 2007 encontravam-se ao serviço nos principais portos¹¹², de acordo com o INE, cerca de 1 800 trabalhadores. Destes, cerca de 34% integravam a categoria de *peçoal administrativo* e 25% a de *operadores de instalações e máquinas e trabalhadores da montagem*. Os quadros superiores apenas representavam 9% destes trabalhadores, ainda assim a categoria menos representativa era a dos *trabalhadores não qualificados*. O porto que mais emprega pessoal é o de Lisboa que, àquela data, empregava 350 pessoas, seguindo-se, no território do continente, o de Sines (cerca de 240 postos de trabalho) e Douro e Leixões (com 227). Estes três casos representam 45% do total do pessoal ao serviço considerado. As Regiões Autónomas têm 24% do conjunto destes trabalhadores, tendo os portos dos Açores quase 250 e os da Madeira cerca de 185.

¹¹² Inclui os portos de Viana do Castelo, Figueira da Foz, Douro e Leixões, Sardoura, Lamego, Aveiro, Lisboa, Setúbal e Sesimbra, Sines, Portimão, Lagos, Baleeira, Faro, Olhão, Tavira, Vila Real de Santo António e os das duas Regiões Autónomas. (INE, 2008^a, pág. 120).

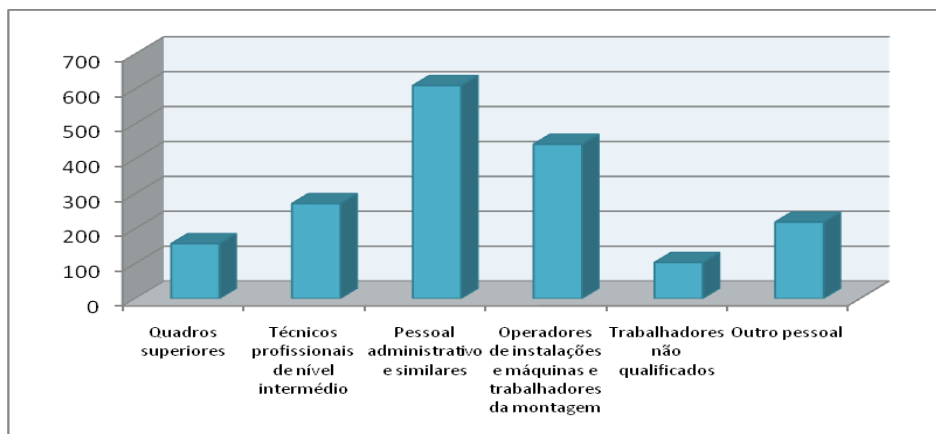


Figura 119. Pessoal ao serviço nos principais portos, por categorias, em 31-12-2007

Fonte: INE (2008)^a

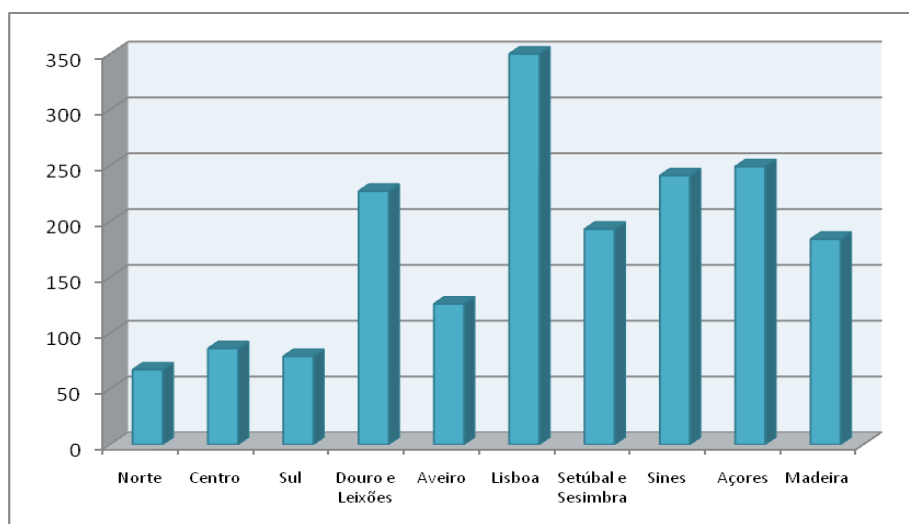


Figura 120. Pessoal ao serviço nos principais portos, em 31-12-2007¹¹³

Fonte: INE (2008)^a

Os dados de pessoal das cinco Administrações Portuárias (IPTM, 2009, pg. 75) indicam a existência de 1102 trabalhadores, em 2008, repartidos da seguinte forma:

¹¹³ De referir que no “Norte” considera-se o porto de Viana do Castelo, no “Centro” o da Figueira da Foz e no “Sul” os de Portimão, Lagos, Baleeira, Faro, Olhão, Tavira e Vila Real de Santo António.

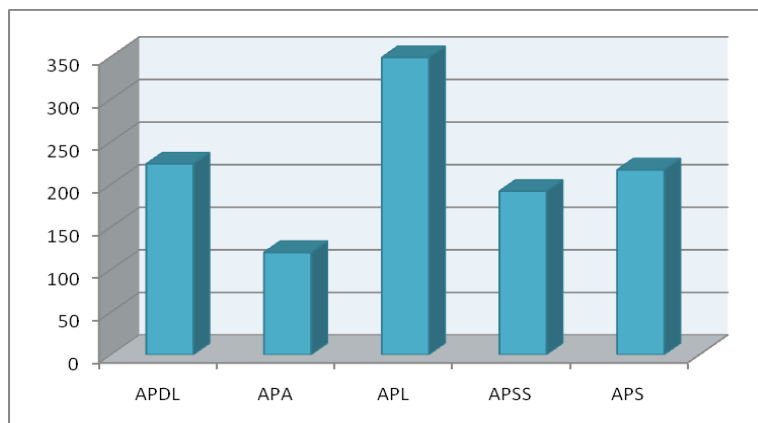


Figura 121. Quadro de pessoal das Administrações Portuárias¹¹⁴, em 2008

Fonte: IPTM (2009, pg.75).

De acordo com a mesma fonte, nesse ano, os custos com pessoal dessas cinco Administrações Portuárias aproximaram-se dos 53 milhões de euros, representando a massa salarial 83% desse valor.

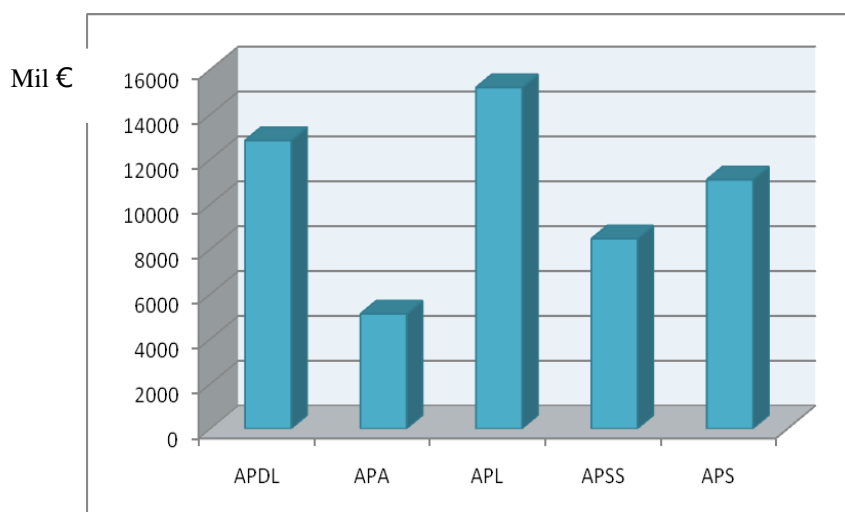


Figura 122. Custos com pessoal por Administração Portuária, em 2008

Fonte: IPTM (2009, pg.75).

¹¹⁴ APDL (Adm. Portos Douro Leixões); APA (Adm. Porto Aveiro); APL (Adm. Porto Lisboa); APSS (Adm. Portos Setúbal e Sesimbra); APS (Adm. Porto Sines).

O porto de Lisboa, decorrente de um maior número de trabalhadores, é o porto que tem mais custos com pessoal, representando essa verba quase 30% da total (das cinco Administrações), seguindo-se, com 24%, os portos de Douro e Leixões e, com 21%, o de Sines. À excepção dos portos do Douro e Leixões, em todos os portos a massa salarial representa entre 82% e 93% dos custos com pessoal.

De acordo com dados fornecidos pela Associação de Armadores da Marinha de Comércio, em 31 de Dezembro de 2009, trabalhavam 116 oficiais e 175 marítimos de nacionalidade portuguesa na categoria de mestrança e marinhagem, ao serviço de armadores nacionais. Ao serviço de armadores de navios registados no RINM-MAR contavam-se, na mesma data e de acordo com a mesma fonte, 72 oficiais e 281 marítimos na mestrança e marinhagem portugueses.

Avaliando agora os “custos e perdas” e “proveitos e ganhos” dos portos nacionais, conclui-se que no ano 2007 esses valores foram cerca de 234 milhões de euros (INE, 2008^a, pg. 121-122). Nos primeiros incluem-se os custos das mercadorias vendidas e das matérias consumidas, dos combustíveis e lubrificantes, do fornecimento de serviços, de acções de conservação e reparação, de dragagens, impostos, custos com pessoal, etc. Nos segundos inserem-se os valores obtidos pelas vendas, prestação de serviços, fornecimentos, alugueres, ocupações e concessões, exploração da náutica de recreio, subsídios à exploração, rendimentos de imóveis e de participações de capital, entre outros. Nos últimos anos, os portos têm recebido subsídios para investimentos, quer por parte do Estado, quer por parte da União Europeia. Em 2007, a primeira componente traduziu-se num montante global de 22 milhões de euros e a segunda de 59 milhões (INE, 2008^a, pg. 123).

De acordo com dados do IPTM, em 2008, o investimento público nos portos foi de 135 milhões de euros, tendo-se privilegiado a *actividade operacional de transportes* (que concentrou 82% dos investimentos) e, nesta, a *segurança* (que absorveu 41% do investimento naquela área).

Áreas de Actividade	Douro e Leixões	Aveiro	Lisboa	Setúbal	Sines	Viana do Castelo	Figueira da Foz	IPTM						Total Geral
								Trans-veral	Douro	Norte	Centro	Algarve	Total	
Actividade Operacional de Transportes														
Infra-Estruturas – Carga	9 056		82	316	324	165	5 432	1 123				1 489	2 612	17 987
Infra-Estruturas - Passageiros	829		17 129											17 958
Equipamentos Portuários			1 016		1 506									2 521
Acessibilidades	3 774	3 411	206	39		100	2 187		5 203			3	5 207	14 924
Logística	3 586			51										3 637
Segurança	1 575		3 342	40		118	118	40 015				118	40 133	45 325
Sistemas de Informação	2 162	148	1 418		250			902					902	4 879
Ambiente/Ordenamento	1 973		992	433										3 399
Total (Transportes)	22 955	3 559	24 185	880	2 079	383	7 737	42 039	5 203			1 610	48 852	110 630
Pesca			574	792			233					5 491	5 491	7 091
Náutica de recreio	146			205						365	9 274		9 639	9 990
Construção e reparação naval										7			7	7
Outros		544			1 761			3 330	1 452				4 782	7 087
Total	23 101	4 103	24 759	1 878	3 840	383	7 970	45 369	6 655	372	9 274	7 102	68 772	134 805

Quadro 26. Investimento Público nos Portos portugueses, em 2008 (Milhares €)

Fonte: IPTM (2009, pg. 69).

Os portos de Lisboa e do Douro e Leixões foram os que receberam maiores investimentos públicos – em conjunto, 36% do investimento público foi, naquele ano, aplicado naqueles portos. Em Lisboa, os investimentos foram essencialmente ao nível das infra-estruturas de transporte de passageiros, que concentraram 69% do total investido. Nos portos do Douro e Leixões os maiores investimentos foram feitos nas infra-estruturas de transporte de carga (39%), nas acessibilidades (16%) e na logística (16%). A evolução desse investimento público, de 2004 a 2008, traduziu-se por um aumento geral de 48%, ainda que não de forma progressiva. Analisando a situação porto a porto, conclui-se que, dos cinco principais considerados pelo IPTM, nesse período de tempo, se verificou um nível de investimento público muito grande no porto de Lisboa (variação geral de +1092%) e substancial nos portos do Douro e Leixões (variação de +181%). Os restantes conheceram uma redução do investimento público naqueles quatro anos. Em Viana do Castelo a taxa de variação do investimento público foi igualmente negativa (-58%) e na Figueira da Foz amplamente positiva (+243%).

Portos	2004	2005	2006	2007	2008	Variação			
						05/04	06/05	07/06	08/07
Douro e Leixões	8 208	7 374	22 418	35 741	23 100	-10%	204%	59%	-35%
Aveiro	26 436	6 500	8 175	5 777	4 103	-75%	26%	-29%	-29%
Lisboa	2 076	4 267	22 515	44 437	24 759	106%	428%	97%	-44%
Setúbal	3 676	6 930	7 958	2 198	1 878	89%	15%	-72%	-15%
Sines	9 700	3 658	16 062	7 671	3 840	-62%	339%	-52%	-50%
Viana do Castelo	904	1 449	271	885	383	60%	-81%	227%	-57%
Figueira da Foz	2 323	1 425	710	5 844	7 970	-39%	-50%	723%	36%
IPTM	37 914	31 991	48 318	64 400	68 772	-16%	51%	33%	7%
<i>IPTM - Transversal</i>	<i>13 522</i>	<i>6 935</i>	<i>30 201</i>	<i>43 254</i>	<i>45 369</i>	<i>-49%</i>	<i>335%</i>	<i>43%</i>	<i>5%</i>
<i>IPTM - Douro</i>	<i>7 584</i>	<i>19 476</i>	<i>12 814</i>	<i>10 439</i>	<i>6 655</i>	<i>157%</i>	<i>-34%</i>	<i>-19%</i>	<i>-36%</i>
<i>IPTM - Norte</i>	<i>7 898</i>	<i>1 953</i>	<i>2 667</i>	<i>535</i>	<i>372</i>	<i>-75%</i>	<i>37%</i>	<i>-80%</i>	<i>-30%</i>
<i>IPTM - Centro</i>	<i>4 878</i>	<i>1 238</i>	<i>970</i>	<i>5 774</i>	<i>9 274</i>	<i>-75%</i>	<i>-22%</i>	<i>495%</i>	<i>61%</i>
<i>IPTM - Algarve</i>	<i>4 033</i>	<i>2 389</i>	<i>1 666</i>	<i>4 397</i>	<i>7 102</i>	<i>-41%</i>	<i>-30%</i>	<i>164%</i>	<i>61%</i>
Total Geral	91 236	63 593	126 427	166 953	134 805	-30%	99%	32%	-19%

Quadro 27. Evolução do Investimento Público nos Portos portugueses (Milhares €)

Fonte: IPTM (2009, pg. 72).

Com o objectivo de complementarmos a informação estatística e melhor compreender a complexidade e importância da actividade portuária para o desenvolvimento regional e até nacional, inquirimos as cinco administrações portuárias (portos de Douro/Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal/Sesimbra e Sines). Os dados apurados referem-se a um período de tempo variável entre 2008 e 2010, havendo um caso que, na indicação de um dado solicitado, se reportou a 1999.

Relativamente ao emprego, por entre pessoal dirigente, quadros superiores, médios, administrativos e operários, e tendo em atenção que os valores declarados se reportam nuns casos a 31 de Dezembro 2008, noutros a 31 de Dezembro de 2009, apurámos um valor global de 1 168 pessoas, distribuídas, por categoria, da seguinte forma:

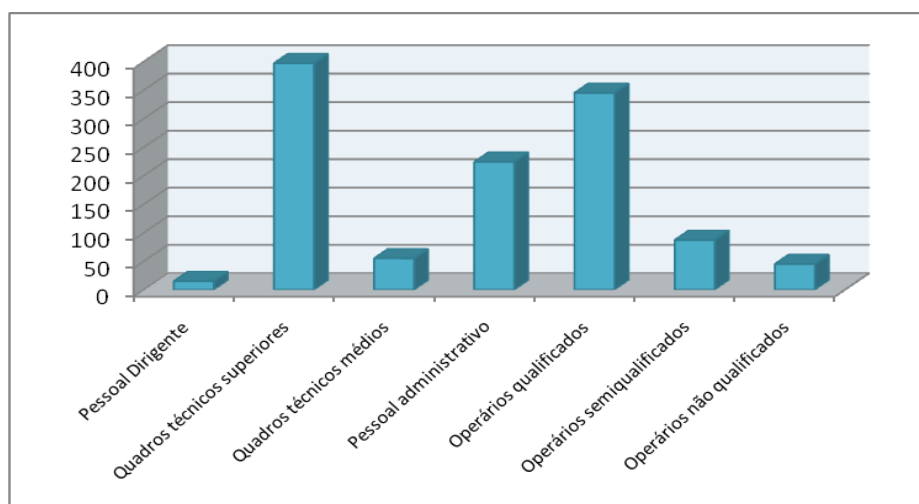


Figura 123. Emprego nos portos inquiridos

Fonte: Inquérito próprio.

É de salientar que as duas categorias mais representativas (quadros técnicos superiores e operários qualificados), abrangendo 63,5% dos trabalhadores destes portos, correspondem a funções que exigem formação superior e qualificação profissional. Se a estas juntarmos o pessoal administrativo, abarcamos então 82,5% desta mão-de-obra. Parece-nos, pois, um aspecto bastante favorável ao seu desenvolvimento.

Quando inquiridos sobre o número de empresas implantadas na área do porto, e tendo em atenção que não tivemos acesso ao valor por parte do porto de Lisboa, e que nos restantes casos os dados apontados referem-se a datas muito díspares (um a 1999, dois a 2009 e um a 2010, Fevereiro), o que dificulta naturalmente qualquer comparação, apurámos o valor de 378 empresas, incluindo operadores portuários, carregadores/ recebedores, agentes de navegação, indústrias de conservas/ transformação de pescado, de reparação naval, náutica de recreio, restauração, concessionários e outras.

Relativamente à actividade do porto no que se refere à carga e descarga de mercadorias, verificou-se, entre 2000 e 2008, uma taxa de variação positiva de 72% no primeiro caso e de 3,6% no segundo. Com efeito, passou-se de 12,4 milhões de toneladas de mercadorias carregadas para 21,3 milhões e de 41,3 milhões de toneladas de mercadorias descarregadas para 42,8 milhões. De referir que ao nível das

mercadorias carregadas, nos cinco portos se verificou um aumento naquele período de tempo, já nas mercadorias descarregadas o aumento verificou-se somente em dois deles. Apesar de solicitado, nenhuma destas administrações portuárias mencionou o valor monetário das transacções (cargas/descargas) de mercadorias. Só o porto de Lisboa identificou a origem das mercadorias carregadas (68% da região de Lisboa e Vale do Tejo). Quanto ao seu destino, à excepção de um caso que indicou que 50% se destina a portos nacionais (do continente e das Regiões Autónomas) e de um outro que não respondeu, nos restantes as mercadorias destinam-se, entre 70% e 100% ao exterior, principalmente para países da UE mas também de África (foram referenciados Marrocos, Angola e Cabo Verde) e América (sobretudo, Estados Unidos). A origem das mercadorias descarregadas é essencialmente externa – apenas entre 3% e 21% provêm de outros portos nacionais. Os países de origem são principalmente os da UE, embora também sejam mencionados o Brasil, a Argentina, a Turquia e Marrocos (de notar que algumas respostas são vagas ao indicarem somente África, América...).

Questionados sobre a existência de incentivos para a fixação de empresas ligadas ao sector marítimo na área portuária, apenas a Administração dos Portos de Setúbal/Sesimbra referiu existir o *Estatuto de Carregador Estratégico do Porto de Setúbal*, que confere vantagens, como descontos no pagamento de taxas por exemplo. A Administração do Porto de Sines mencionou também existirem “*excelentes condições da ZALSINES – Zona de Actividades Logísticas de Sines - para a instalação de empresas que necessitem de um contacto de proximidade com o porto*”, além do que a “*ZILS – Zona Industrial e Logística de Sines, adjacente ao porto, oferece também excelentes condições para a instalação de empresas e, caso sejam elegíveis, apoios estatais para a sua instalação naquele espaço*”, não especificando outros pormenores dessas condições. Sobre o ordenamento do espaço do porto, apenas em Lisboa parece não haver reservas de solo destinadas a usos específicos. Em Sines, a área do porto está ordenada para que o mesmo possa crescer e evoluir espacialmente de forma articulada com a expansão da cidade, havendo áreas vocacionadas para cada tipo de actividade. Em Aveiro, existem terminais especializados por tipo de carga (de granéis sólidos, granéis líquidos, contentores RO-RO, de pesca costeira, etc.). Quanto aos

portos de Douro/Leixões existe um instrumento de planeamento – *Plano Estratégico de Desenvolvimento do Porto de Leixões* – que diferencia os espaços estritamente portuários de acessos controlados, de acordo com o código ISPS (*International Ship and Port Security Code*) e os espaços de fronteira porto-cidade, abertos ao público e à cidade.

Os projectos para os próximos anos incluem:

- investimentos de melhoria de acessos marítimos, de ordenamento das áreas portuárias, de sinalização marítima, etc. (Setúbal/Sesimbra);
- a construção da “Nova Alcântara” e do novo terminal de passageiros (Lisboa);
- a Plataforma Logística Portuária de Leixões, o novo terminal de cruzeiros, a conclusão das facilidades do novo terminal multiusos desse porto (a dedicar aos serviços SSS – *Short Sea Shipping* - e às Auto-Estradas do Mar), a continuação dos investimentos na facilitação dos processos (*Janela Única Portuária*) e investimentos na garantia da sustentabilidade do porto (ao nível ambiental);
- a aquisição da plataforma RO-RO, prolongamento de molhes, dragagens e ligação ferroviária ao porto (Aveiro);
- a ampliação de terminal, de cais e aumento dos equipamentos de movimentação de carga, construção de tanques de armazenagem, desenvolvimento dos sistemas de informação, entre outros (Sines).

Somente uma administração não conta com verbas comunitárias para a concretização dos projectos. As restantes são beneficiárias do QREN em geral e, em particular, dos programas: POVT (Programa Operacional de Valorização do Território); URBACT II; Programa de Cooperação Transnacional Espaço Atlântico; POPH (Programa Operacional Potencial Humano); POFC (Programa Operacional Factores de Competitividade); PROMAR, entre outros.

Como foi anteriormente referido e demonstrado, as áreas portuárias são áreas de grande complexidade em termos funcionais e territoriais, além do papel que podem ter de motores de desenvolvimento regional e mesmo nacional, enquanto estruturas produtoras de riqueza, daí terem suscitado as mais variadas análises e abordagens, ao longo do tempo. Vejam-se, a título exemplificativo, os trabalhos de SOUSA (2004)

sobre o porto do Funchal, GASPAR *et al* (2003) sobre o porto de Lisboa, de RAMINHAS DA SILVA (2003) sobre o porto de Setúbal e de MADEIRA (2003) sobre Peniche. Com efeito, no primeiro caso, o autor caracteriza o porto do Funchal, no sistema portuário insular regional, no que diz respeito a infra-estruturas, tráfegos e funções predominantes. No segundo, os autores estudaram o impacte económico do porto de Lisboa na região, nomeadamente os seus efeitos económicos directos, que resultam da actividade das pessoas, das empresas e das instituições que operam nessa área (portuária). Através de relatórios e estudos e da aplicação de inquéritos, estimaram o valor do produto e do emprego gerados, assim como o montante de impostos directamente relacionados com a actividade (portuária). A partir de modelos de entradas e saídas, e com o conhecimento dos efeitos económicos directos, estimaram os efeitos económicos indirectos e induzidos, a partir do que determinaram os valores dos multiplicadores gerais da actividade. Concluíram que 38 mil postos de trabalho no País eram assegurados por este porto e que, em termos de impactes económicos, existiam fortes relações locais na aquisição de bens e serviços associados à actividade portuária, sendo os seus efeitos totais na economia nacional avaliados em mais de 900 milhões de contos, dos quais 718 na área de Lisboa. Conclui-se que a actividade portuária era, e é, fortemente geradora de valor e de riqueza. RAMINHAS DA SILVA (2003), considerando que a localização das actividades marítimo-portuárias influencia notoriamente a ocupação territorial e o ordenamento urbanístico, gerando efeitos positivos sobretudo na economia mas também negativos, como na qualidade do ambiente, abordou a importância do porto de Setúbal no desenvolvimento regional e na organização do território envolvente. Refere os impactes territoriais locais, através da construção das infra-estruturas de suporte à actividade, como cais, docas, terminais, armazéns, etc. e os regionais, focando os grande espaços de armazenagem, os entrepostos comerciais e indústrias que utilizam os serviços portuários. Também este autor procura clarificar a importância socio-económica do porto para a região, chegando à conclusão que as actividades aí desenvolvidas contribuíram, em 1994, em 21,73% para o VAB de Lisboa e Vale do Tejo e em 9,23% para o VAB nacional. Em 1997, o porto de Setúbal era responsável directa e indirectamente por 27,8% do emprego do Concelho, equivalendo a 2,04% do emprego na região (Lisboa e Vale do Tejo)¹¹⁵.

¹¹⁵ RAMINHAS DA SILVA (2003, pg. 178).

Relativamente ao exemplo do porto de Peniche, MADEIRA (2003) considera-o a estrutura do desenvolvimento do concelho, sendo naturalmente o mar o alicerce de qualquer estratégia que se pretenda aí implementar. Refere que todas as vantagens comparativas daquele território estão todas elas na dependência desse elemento, como sejam, a pesca, a transformação e comercialização de pescado, a reparação e construção naval e o turismo (balnear, náutica de recreio...). Todas estas actividades, que são o pilar da economia concelhia, desenvolvem-se dentro da zona portuária, o que reforça indubitavelmente a sua importância como estrutura estratégica para o desenvolvimento de Peniche. Estes são apenas alguns dos inúmeros trabalhos que têm sido produzidos, ao longo dos anos, sobre as características, potencialidades, efeitos económicos, etc. dos portos nacionais.

O XVII Governo Constitucional, reconhecendo a importância estratégica de todo o sector para a economia e desenvolvimento nacionais, elaborou as *Orientações Estratégicas Para o Sector Marítimo Portuário*, definidas para o período de 2007 a 2015, e assentes numa Visão Estratégica que se consubstancia no: “*Reforçar a centralidade euro-atlântica de Portugal; Aumentar fortemente a competitividade do sistema portuário nacional e do transporte marítimo; Disponibilizar ao sector produtivo nacional cadeias de transporte competitivas e sustentáveis*”, (MOPTC, 2006, pg. 67). Além disso, no mesmo documento encontram-se os *Objectivos Estratégicos* para o sector, para aquele horizonte temporal, a saber:

“1 – Aumentar fortemente a movimentação de mercadorias nos portos nacionais...”

2 - Garantir que os portos nacionais se constituem como uma referência para as cadeias logísticas da fachada atlântica da Península Ibérica...

3 – Assegurar padrões, de nível europeu, nas vertentes de ambiente, de segurança e de protecção no sector marítimo – portuário...

4 – Melhorar o equilíbrio económico-financeiro dos portos nacionais...

5 – Promover o ensino, a qualificação profissional e a investigação, desenvolvimento & inovação...

6 – *Apoiar o posicionamento competitivo da frota nacional, assim como a manutenção e o reforço de tripulações nacionais...*”, MOPTC (2006, pg. 67 a 69).

Merece também referência o Plano Nacional Marítimo Portuário (PNMP), elaborado pelo IPTM e que define as opções estratégicas para o sector, cujos objectivos são os seguintes (IPTM, 2009, pg. 31):

- *“Explicitar territorialmente as orientações estratégicas para o sector;*
- *Identificar os efeitos de grande escala provocados no território e no ambiente;*
- *Localizar e identificar as principais infra-estruturas portuárias e investimentos;*
- *Fornecer critérios para a definição das áreas sob jurisdição das Administrações Portuárias;*
- *Identificar, dentro das áreas de jurisdição portuárias, a respectiva vocação e, quando tal se justifique, os respectivos usos;*
- *Garantir o estabelecimento de um adequado sistema de acessos terrestres e flúvio-marítimos aos portos, em articulação com os restantes instrumentos de gestão territorial;*
- *Articular a política sectorial com os demais instrumentos de gestão territorial aplicáveis;*
- *Fornecer indicações para o ordenamento municipal na envolvente na área portuária”.*

Reforçar a centralidade atlântica de Portugal, colocando o país no centro das principais rotas de navegação, criar um efectivo Portugal Logístico, desenvolvendo as estruturas portuárias e incrementando um transporte marítimo eficiente e competitivo, parecem-nos opções estratégicas válidas, de potencialização de vantagens comparativas (que advêm, em primeira instância da localização geográfica igualmente estratégica), e que contribuirão para o desenvolvimento e afirmação nacional no contexto da Península Ibérica e do continente europeu. Para isso, parece-nos fundamental que se cumpram as orientações estratégicas definidas para o sector no horizonte de 2015, pelo IPTM (2009, pg. 26 a 28), ou seja:

- aumentar a movimentação de mercadorias nos portos nacionais;
- reforçar o papel dos portos nacionais enquanto plataformas logísticas integradas em cadeias, no contexto dos portos atlânticos da Península Ibérica;
- garantir a defesa do ambiente, a segurança e a protecção no sector marítimo - portuário nacional;
- equilibrar a situação financeira dos portos;
- fomentar o ensino, a investigação e a inovação no sector;
- aumentar a competitividade da frota nacional.

1.2.4. CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO NAVAL

“...a situação de periferia continental relativamente ao continente europeu e a natureza do Estado quase arquipelágico, caracterizam o nosso país como um país oceânico. E um país oceânico como Portugal não deve abdicar de uma indústria naval, de ter uma marinha e de ter uma indústria (com mão-de-obra qualificada, Know-how e tecnologia) que contribua para a construção dessa marinha.”

COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS (2004)

A indústria naval integra dois tipos de actividades distintas e que, muitas vezes, são referidas como se de uma só se tratasse: a construção e a reparação/manutenção naval. No estudo da SAER (2009, pg. 205) pode ler-se que *“A título de definição a componente construção e reparação naval inclui actividades relacionadas com construção e manutenção de navios (desde os grandes navios para transporte de carga e passageiros e de pesca a embarcações mais pequenas para a náutica de recreio e marítimo – turísticas), de submarinos, de equipamentos marítimos do sector naval (como por exemplo, sistemas de propulsão e maquinaria, entre outros) e do sector do petróleo e gás, tais como produção de plataformas, gasodutos, equipamentos de fundos, etc.”* É, pois, uma indústria complexa, abrangente e, como lhe é designado no estudo da COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS (2004, pg. 169), *“tractora”*, na medida em que o seu potencial de atracção e de desenvolvimento de outras indústrias é muito grande. Estas indústrias complementares ou *“associadas”* assumem um papel de grande importância para as actividades de construção e de reparação naval, uma vez que são elas que produzem os equipamentos e materiais necessários àquela, abrangendo, por isso, indústrias de metalomecânica, de telecomunicações, de arquitectura e engenharia naval, de software (até porque cada vez mais a indústria naval é uma indústria de ponta, com uma componente tecnológica e de conhecimento progressivamente mais vincada), etc. É um sector que isoladamente enfrenta algumas adversidades, sobretudo a componente de construção, situação que lhe poderia diminuir a importância num *Cluster* do Mar, mas precisamente nessa perspectiva ganha uma posição estratégica, no conjunto dos sectores marítimos aí incluídos. Como

é indicado no estudo da SAER (2009, pgs. 213/214) a este propósito: *“As características actuais do sector da construção e reparação naval não permitem esperar que haja capacidade interna de regeneração, que lhe permitam corrigir tendências que se acumulam há várias décadas. Analisado isoladamente, em Portugal, este sector não tem condições próprias para programar e concretizar uma conversão significativa. Conclusões muito diferentes serão atingidas se, em lugar de se fazer uma análise isolada do sector, este for integrado numa estratégia para a economia do mar, para o conjunto de actividades, na indústria e nos serviços, que se configuram em função do recurso específico que é o mar. Nesta perspectiva da economia do mar, o sector da construção e reparação naval português é um vector sectorial necessário para a configuração deste sistema de actividades económicas e, porque está integrado num sistema mais vasto, a formulação de uma estratégia de conversão torna-se possível...”*.

Em termos gerais, esta indústria (de construção e de reparação naval) tem passado, no continente europeu, por períodos de grandes dificuldades, já desde os anos 70, o que comprometeu a sua evolução e conduziu à situação actual. A deslocalização de muitas unidades para países/ regiões com custos de mão-de-obra mais baixos e a afirmação de algumas nações (como a China ou a Coreia do Sul) no mercado internacional que, por esse factor, têm vindo a conquistar um segmento cada vez mais relevante e que anteriormente era dominado pelos países europeus, têm contribuído para essa situação.¹¹⁶ É uma indústria de grande importância para todo o sector marítimo, na medida em que a ela anda associada a dinamização da inovação e do conhecimento¹¹⁷.

Em Portugal, país de longas tradições na área, a indústria naval é considerada no estudo da COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS (2004, pg. 169) uma *“...peça-chave para as demais indústrias do mar e, por esta razão, é uma peça-chave para uma estratégia nacional para o Oceano que tenha como principal razão de ser tirar partido das vantagens que são inerentes ao posicionamento geográfico de Portugal, bem como à nossa história e cultura marítimas.”* Perdido o esplendor alcançado na época dos Descobrimentos, o País consegue manter, no contexto actual marcado pelo alto nível

¹¹⁶ *“A indústria naval teve uma evolução nas últimas décadas que evidencia a sua perda de influência na indústria europeia, o que encontra justificação na alteração do mercado e da evolução dos custos, a que correspondeu a deslocação do centro de gravidade deste sector para o Oriente.”* (SAER, 2009, pg. 208).

¹¹⁷ *“...a indústria naval é uma indústria estratégica, e é uma indústria qualificadora que integra conhecimento.”* (COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS, 2004, pg. 167).

de competitividade à escala mundial, uma posição de destaque na reparação naval, nomeadamente pela actividade desenvolvida na LISNAVE¹¹⁸, o maior estaleiro de reparação da Europa e um dos maiores do Mundo e que anda associado a uma imagem de *qualidade, prestígio e credibilidade*¹¹⁹. A sua criação decorreu numa época em que se fizeram importantes investimentos no sector, sensivelmente entre 1967 e 1974, sobretudo o grupo CUF. O sucesso da LISNAVE levou o mesmo grupo a fazer outro grande investimento, a SETENAVE, concebida para a construção de navios de grande dimensão, e que a crise petrolífera de 73 e a instabilidade de Abril de 74 levariam ao seu encerramento. Para as instalações desta última, em Setúbal, seriam transferidas as actividades de reparação da LISNAVE. Beneficiando de uma boa localização geográfica e de características climatéricas favoráveis, este estaleiro enfrenta também alguns constrangimentos actuais, que decorrem da crise económica internacional, da crescente concorrência externa de países mais competitivos, além de factores endógenos relativos a recursos humanos e ao funcionamento das instalações. O mesmo cenário não se verifica na construção naval, em que as encomendas nacionais não são suficientes para manter um sector dinâmico e próspero. Predominam estaleiros de pequena dimensão, pouco competitivos, destacando-se, no entanto, os de Viana do Castelo, que de acordo com o relatório anual da CESA - COMMUNITY OF EUROPEAN SHIPYARDS' ASSOCIATIONS (2008, pg. 61), em 2007, foi responsável por 76% do volume de negócios realizado neste segmento, e ainda os do Mondego, de São Jacinto e de Peniche.

A importância estratégica da indústria de construção e reparação naval, além do seu papel na valorização do mar, no incremento de outras indústrias, na promoção da inovação tecnológica e do conhecimento, é ainda uma actividade que directamente gera emprego e riqueza. No estudo levado a cabo pela POLICY RESEARCH CORPORATION (2008), já anteriormente citado, pode verificar-se, através do emprego e do VAB gerados, o peso destas indústrias na economia portuguesa. No primeiro caso, estamos a falar de cerca de 4 800 postos de trabalhos (num total de cerca 172 mil, número de postos de trabalho assegurado, no País, pelo conjunto das actividades

¹¹⁸ "On the international market, we have Lisnave, our biggest repair and maintenance yard, wich had a growth on Sales of around 10% having received in dry dock 127 ships in 2007." (CESA, 2008, pg. 61).

¹¹⁹ COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS (2004, 176).

marítimas consideradas no estudo) e, no segundo, de um VAB de 101 milhões de euros (apenas 3,6% do valor acrescentado produzido pela totalidade dos sectores e que corresponde a 2 843 milhões de euros). Já no trabalho da SAER (2009, pg. 102), no estudo do valor económico das actividades ligadas ao mar aí consideradas e do seu efeito multiplicador na economia portuguesa, apurou-se que o efeito directo da construção e reparação naval foi, em 2006, de 91 milhões de euros de VAB e de 269 milhões de euros de produção. De acordo com a mesma fonte, o emprego directo gerado pelo sector foi, nesse ano, de 4,1 milhares de postos de trabalho. Ao nível do efeito total, este valor sobe para 12,7 milhares e aqueles para 333 e 834 milhões de euros, respectivamente.

Para melhor caracterizar o sector, recorremos à “*Base Belém*” 2005 do INE, já anteriormente utilizada, nomeadamente no que se refere às maiores empresas de cada um dos seguintes segmentos:

- Construção e reparação de embarcações metálicas, excepto de recreio e desporto;
- Construção e reparação de embarcações não metálicas, excepto de recreio e desporto;
- Construção e reparação de embarcações de recreio e desporto.

Relativamente ao primeiro, e no que se refere à localização das 20 maiores empresas do ramo no País, concentram-se essencialmente entre Lisboa e Setúbal (15 unidades empresariais), havendo uma concentração secundária, constituída por quatro unidades, entre Viana do Castelo e Aveiro. Destas empresas, nove detêm um capital social inferior a 100 mil euros; sete entre 100 mil e 500 mil euros; três empresas encontram-se no escalão que varia entre 1,5 e 5 milhões de euros (de entre as quais a LISNAVE) e somente uma tem um capital social entre 20 e 50 milhões de euros – os estaleiros de Viana do Castelo¹²⁰. Quanto ao número de pessoas ao serviço, estes dois estaleiros destacam-se, uma vez mais, na medida em que se encontram entre os que asseguram maior número de postos de trabalho – estes últimos encontram-se no escalão de 500 a 999 e os da LISNAVE no escalão de 250 a 499 pessoas ao serviço.

¹²⁰ Fonte dos dados: “*Base Belém*” 2005, INE.

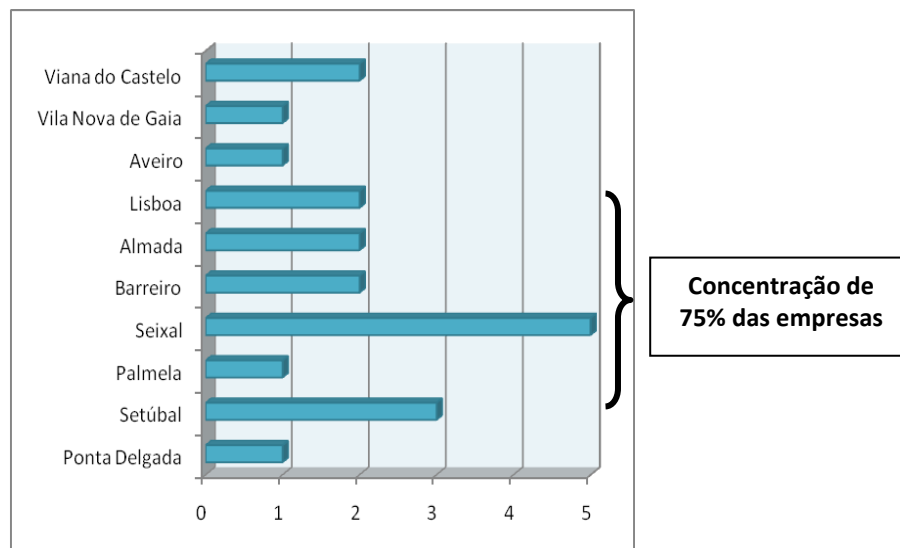


Figura 124. As vinte maiores empresas da Construção e Reparação de Embarcações Metálicas, excepto de recreio e desporto, de acordo com a “Base Belém” do INE, por concelho, em 2005

Fonte dos dados: “Base Belém” 2005, INE.

Mais de metade destas empresas (mais precisamente 11) produzem um volume de negócios variável entre 1,5 e 3 milhões de euros.

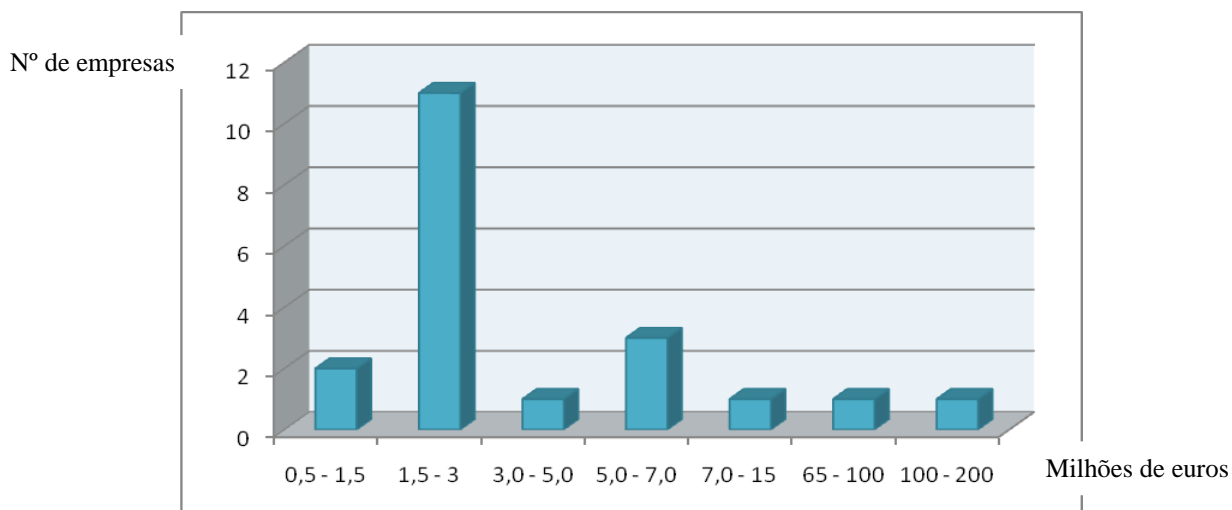


Figura 125. Volume de negócios das vinte maiores empresas da Construção e Reparação de embarcações metálicas, excepto de recreio e desporto, de acordo com a “Base Belém” do INE, por escalão, em 2005

Fonte dos dados: “Base Belém” 2005, INE.

Nos três escalões mais altos – entre 7 e 200 milhões de euros – encontram-se apenas três empresas. De destacar, que no escalão de 65 a 100 milhões encontram-se apenas os Estaleiros Navais de Viana do Castelo SA e no escalão de 100 a 200 milhões a LISNAVE – Estaleiros Navais SA.

No que se refere ao segundo segmento – embarcações não metálicas – a localização geográfica das principais empresas do sector é muito mais diversificada.

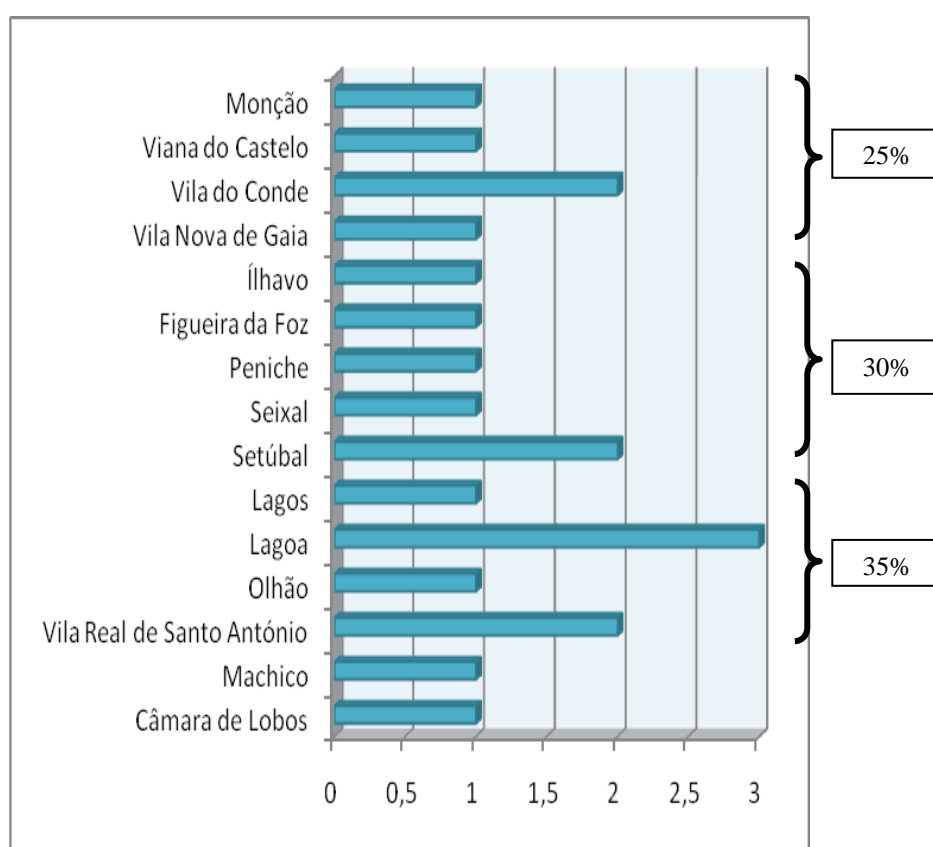


Figura 126. As vinte maiores empresas da Construção e Reparação de Embarcações Não Metálicas, excepto de recreio e desporto, de acordo com a “Base Belém” do INE, por concelho, em 2005

Fonte dos dados: “Base Belém” 2005, INE.

Mais de 50% destas empresas localizam-se em concelhos a norte de Setúbal, sendo que 30% entre este concelho e o de Ílhavo. No Algarve encontram-se 35% das unidades empresariais do ramo, havendo ainda duas na Região Autónoma da Madeira.

Pela análise do capital social das empresas de construção e reparação de embarcações não metálicas, conclui-se que se trata, no geral, de empresas de pequena dimensão, uma vez que mais de metade possuem valores inferiores a 25 mil euros, três entre 25 mil e 50 mil, duas entre 50 mil e 100 mil, uma entre 100 mil e 500 mil e três entre 500 mil e 1,5 milhões de euros. Apenas uma empresa tem entre 50 e 99 pessoas ao serviço, sendo que as restantes possuem valores inferiores. Quanto ao volume de negócios, 12 das 20 maiores empresas do ramo produzem um volume de negócios inferior a 500 mil euros, apenas cinco atingem o escalão seguinte – de 500 mil a 1,5 milhões de euros e duas o de 1,5 a 3 milhões.

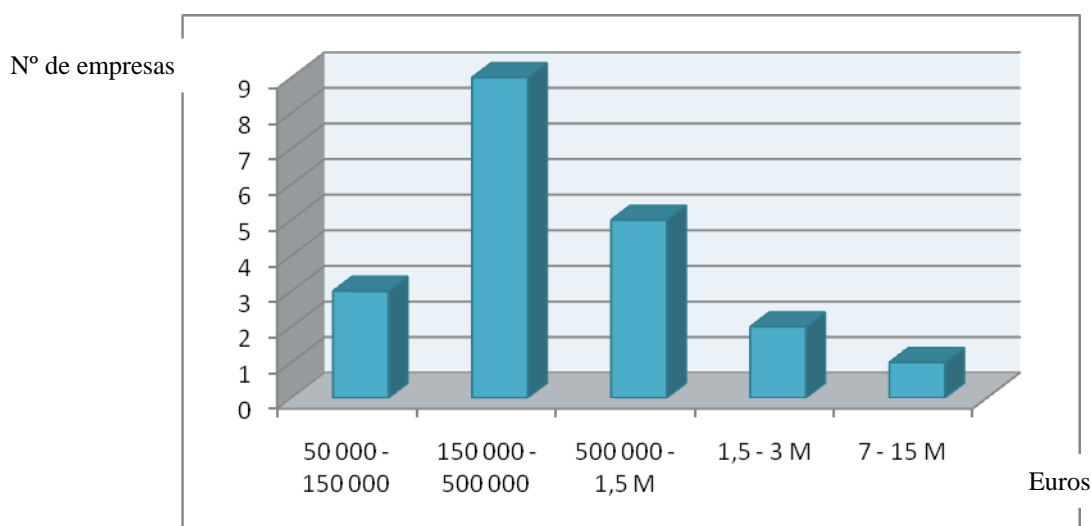


Figura 127. Volume de negócios das vinte maiores empresas da Construção e Reparação de embarcações não metálicas, excepto de recreio e desporto, de acordo com a “Base Belém” do INE, por escalão, em 2005

Fonte dos dados: “Base Belém” 2005, INE.

Somente uma empresa se encontra no escalão de volume de negócios mais alto – variável entre 7 e 15 milhões de euros – os Estaleiros Navais de Peniche SA.

Por último, o segmento da Construção e Reparação de embarcações de recreio e desporto. Em relação à localização das vinte maiores empresas deste segmento, ressalta a dispersão ao longo do litoral, registando-se a maior concentração no concelho do Seixal.

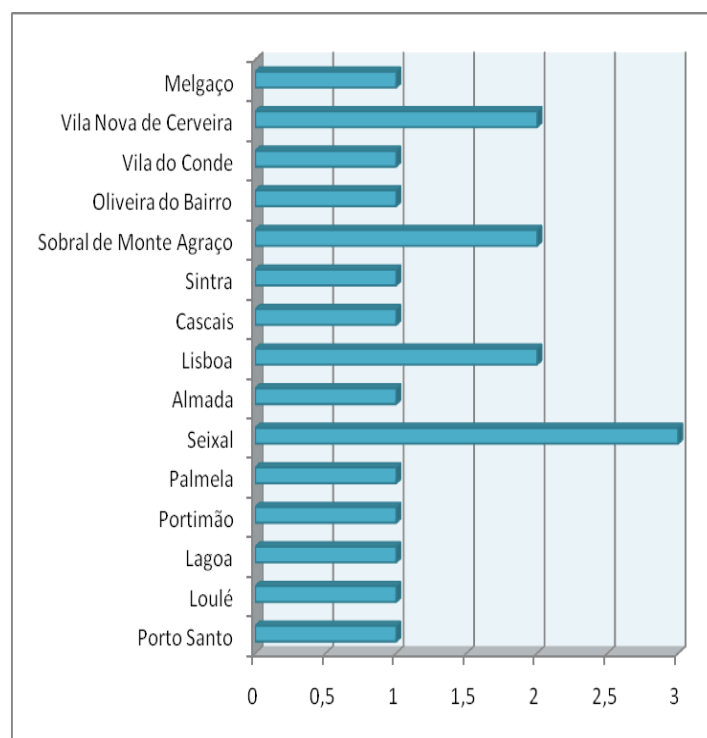


Figura 128. As vinte maiores empresas da Construção e Reparação de Embarcações de Recreio e Desporto, de acordo com a “Base Belém” do INE, por concelho, em 2005

Fonte dos dados: “Base Belém” 2005, INE.

Metade destas empresas tem um capital social inferior a 25 mil euros, o que mais uma vez reforça a pouco expressiva dimensão económica das empresas do sector no geral. Quatro detêm um capital social variável entre 25 mil e 100 mil euros, cinco entre este último valor e 500 mil euros e somente uma ascende a esse escalão, situando-se no seguinte que abrange valores até 1,5 milhões de euros¹²¹.

Em relação ao número de pessoas ao serviço, somente duas empresas se situam nos escalões mais elevados – uma entre 100 e 249 pessoas e outra entre 250 e 499. As restantes empregam menos de 50 pessoas. No que se refere ao volume de negócios, metade encontra-se no escalão mais baixo, ou seja, dos 150 mil aos 500 mil euros.

¹²¹ Fonte dos dados: “Base Belém” 2005, INE.

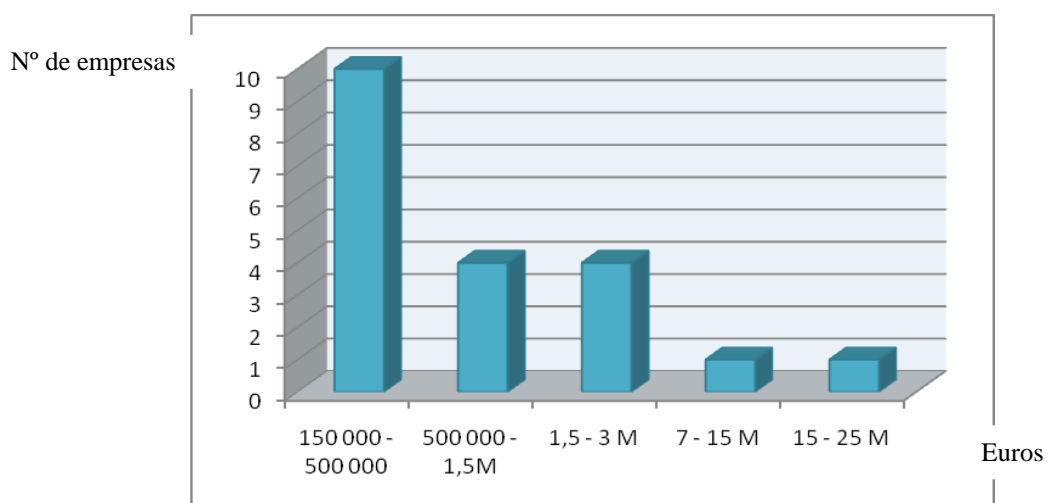


Figura 129. Volume de negócios das vinte maiores empresas da Construção e Reparação de Embarcações de Recreio e Desporto, de acordo com a “Base Belém” do INE, por escalão, em 2005

Fonte dos dados: “Base Belém” 2005, INE.

Oito destas 20 empresas têm um volume de negócios situado entre 500 mil e 3 milhões de euros. Somente duas ultrapassam esse patamar – uma produzindo entre 7 e 15 milhões de euros e outra entre 15 e 25 milhões (Estaleiros do Atlântico Lda., concelho de Vila Nova de Cerveira).

Em termos gerais, pode concluir-se da análise da informação apresentada que a maioria dos estaleiros de construção e reparação naval do país são de pequena/média dimensão, quer em termos de emprego, quer ao nível do capital social e do volume de negócios. Em 2008, foi publicado um relatório de *Diagnóstico Tecnológico dos Estaleiros Navais Portugueses*, com o objectivo de caracterizar a tecnologia e processos produtivos utilizados nos estaleiros nacionais, assim como “...sensibilizar os estaleiros portugueses para a necessidade de prosseguir a evolução tecnológica de forma a se tornarem cada vez mais competitivos”, ALMEIDA e BETTENCOURT (2008, pg. 3). Foram envolvidos neste projecto dez estaleiros: um do distrito de Viana do Castelo, um do Porto, um de Aveiro, um de Coimbra, um de Leiria, um de Lisboa, dois de Setúbal e dois de Faro, todos classificados como PME, tendo o maior 105

trabalhadores e os dez, em conjunto, 366. Os resultados obtidos com a implementação do projecto (que incluiu a realização de inquéritos e entrevistas) permitiram aos autores concluir que persistem, em alguns casos, técnicas já obsoletas, havendo outros em que já se faz uso de tecnologias ditas avançadas. Outra conclusão foi que “...o maior atraso se faz sentir não nos processos produtivos em si, mas nas áreas relacionadas com o projecto e engenharia de produção, planeamento e controlo e acesso a bordo”, ALMEIDA e BETTENCOURT (2008, pg. 51), pelo que mesmo com contextos exteriores pouco favoráveis à actividade é possível haver progressos através, por exemplo, de investimentos em tecnologias.

A par destas unidades de menor dimensão, há três estaleiros (dos dois segmentos – construção e reparação naval) cuja dimensão e actividade se destaca dos restantes, sendo, por isso, os principais do país (RIBEIRO, 2010): a já referida LISNAVE, os Estaleiros Navais de Viana do Castelo (ENVC) e a Arsenal do Alfeite SA. Os ENVC pertencem à EMPORDEF que tem a gestão das indústrias de Defesa nacionais, ocupam uma área de cerca 400 mil m² e são especializados em navios até 30 mil toneladas de arqueação bruta. O Arsenal do Alfeite é uma sociedade de capital público, está instalada na Base Naval do Alfeite e é a sucessora do Arsenal do Alfeite da Marinha, onde foram reparados os navios da Armada durante muitos anos.

Com o objectivo de melhor avaliarmos a importância económica, os impactos sociais e territoriais, as estratégias de desenvolvimento e os projectos futuros destas três unidades empresariais, foi feito um questionário entre os meses de Abril e Maio de 2010. A LISNAVE e a Arsenal do Alfeite, ambas localizadas na margem sul do Tejo, em Setúbal e Almada respectivamente, dedicam-se exclusivamente à Reparação Naval e os ENVC à Construção e Reparação. Em Março/Abril (2010) os três estaleiros empregavam 1 784 pessoas, distribuídos pelas seguintes categorias profissionais:

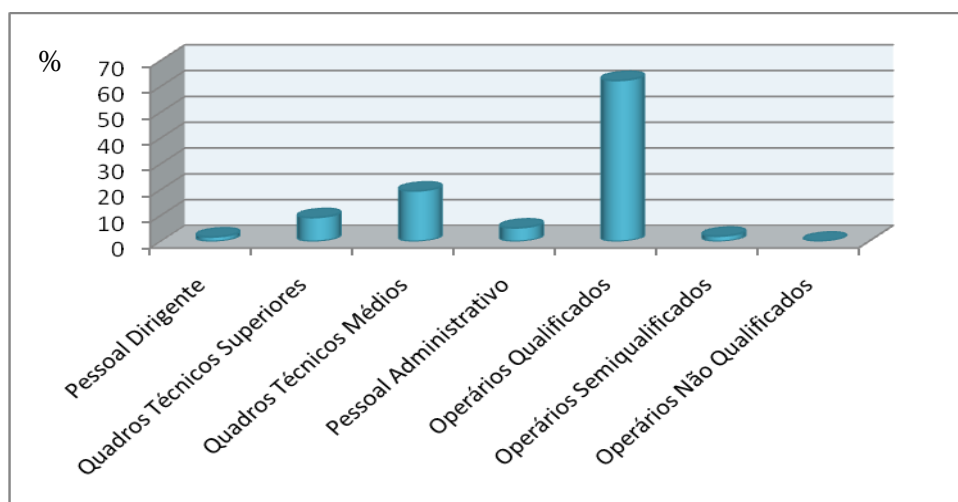


Figura 130. Emprego assegurado pelos três estaleiros de estudo, por categoria (Março/Abril 2010)

Fonte: Inquérito próprio.

Os operários qualificados representavam mais de 60% do total desta mão-de-obra. Se a estes juntarmos os quadros técnicos médios, conclui-se que mais de 80% dos trabalhadores têm um nível de formação/qualificação médio/alto. Os ENVC são quem mais emprega dentro do concelho (92% dos seus trabalhadores são do concelho de Viana do Castelo, sendo os restantes 8% de concelhos vizinhos – Ponte de Lima, Caminha e Braga). Na Arsenal do Alfeite 42,5% dos trabalhadores são do concelho, sendo os restantes dos concelhos do Seixal, Setúbal e Lisboa. Na LISNAVE, 82% da mão-de-obra é proveniente de outros concelhos, embora próximos como nos outros dois casos – Almada, Seixal, Palmela, Montijo e Moita.

Em 2008¹²², os três estaleiros produziram um volume de negócios de cerca 183 milhões de euros na Reparação Naval e de 108 milhões na Construção. Os principais clientes externos deste último segmento são a Alemanha (que absorveu 48% da produção) e a Grécia (9%), sendo os restantes 43% destinados ao mercado interno. No que se refere à Reparação, a Marinha portuguesa é a grande cliente da produção da Arsenal do Alfeite (que produz também uma pequeníssima parte para a empresa TRANSTEJO). Já o mercado da LISNAVE é 96% externo (essencialmente europeu - Reino Unido, Alemanha, Grécia...- tendo também clientes na Ásia – Qatar e Singapura – e na América, sobretudo na Venezuela e Estados Unidos). Os grandes projectos que estes

¹²² Uma das respostas refere-se a valores de 2009.

estaleiros tencionam levar a cabo nos próximos tempos prendem-se, sobretudo, com a modernização de equipamentos e infra-estruturas, de instalações de produção e de processos produtivos, assim como com investimentos em infraestruturas e tecnologias de informação. Nenhum deles conta com verbas de programas comunitários para a sua concretização.

O relatório da COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS (2004) reconhece que um dos *pontos fracos* que caracteriza o sector da Construção e Reparação Naval é a fraca ligação deste com a investigação e o meio universitário em geral, que lhe asseguraria certamente um maior avanço tecnológico. Também são aí reconhecidos como *pontos fracos*, a idade média dos activos, o nível de produtividade conseguido, os materiais e equipamentos em alguns casos obsoletos, a reduzida dimensão do mercado nacional, o impacto da crise do sector a nível europeu, a falta de uma política para o sector, o impacto ambiental, a dificuldade de acesso ao crédito, a que acresce, entre outros aspectos, a “...falta de uma visão nacional, integrada e estratégica, do papel da indústria naval e das actividades ligadas ao Mar”, COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS (2004, pg. 174). Como *pontos fortes*, o mesmo estudo avança o facto de haver no país uma longa tradição no sector, a localização geográfica favorável, o clima, a existência de mão-de-obra qualificada e infra-estruturas adequadas. Também o papel que esta indústria tem para a dinamização de outros sectores (como a pesca, o turismo, o transporte marítimo, a investigação...), constituindo-se ainda como uma “...reserva estratégica da Marinha de Guerra e da Marinha Mercante portuguesa...”, (idem, 2004, pg. 173).

Tal como é defendido no estudo da SAER (2009), também nós defendemos que a integração do sector da Construção e Reparação Naval num *Cluster* nacional do Mar deve ser vista como a única opção a tomar. Como é aí afirmado “...o sector da construção e da reparação naval, apesar das dificuldades estruturais há muito conhecidas, deve ser visto como um componente indispensável deste conjunto de actividades e a sua programação futura deve ser formulada em função da sua participação neste conjunto – e não apenas como empresas isoladas, que teriam de encontrar as suas condições de viabilidade no contexto dos seus mercados habituais”, SAER (2009, pg. 218). No contexto actual de forte competitividade, torna-se também

vital para a actividade que as empresas definam muito bem a sua área de mercado, apostando em segmentos e produtos diferenciados, nos quais possam ter algumas vantagens competitivas e afirmar-se através da promoção de uma imagem associada à qualidade e à inovação, sempre enquadrado naturalmente na política/estratégia europeia para o sector.

1.2.5. TURISMO MARÍTIMO – A NÁUTICA DE RECREIO E OS CRUZEIROS

“Portugal dispõe da ‘matérias-primas’ – condições climatéricas, recursos naturais e culturais – potenciadoras do desenvolvimento e consolidação de 10 produtos turísticos estratégicos – Sol e Mar, Touring Cultural e Paisagístico, City Break, Turismo de Negócios, Turismo de Natureza, Turismo Náutico (inclui os Cruzeiros), Saúde e Bem-estar, Golfe, Resorts Integrados e Turismo Residencial e Gastronomia e Vinhos.”

TURISMO DE PORTUGAL (2007)

O mar sustenta inúmeras actividades económicas, algumas das quais já analisadas neste trabalho. Além da produção de alimentos, o mar dinamiza determinados segmentos da indústria (transformadora de produtos do mar, construção naval...), tem uma crescente e importante função de transporte, permite a produção de energia e a obtenção de recursos minerais, com variadas e amplas possibilidades de utilização. A estas actividades acresce todo um conjunto de segmentos ou subsectores, que decorrem da exploração turística do mar, cujo desenvolvimento não sendo recente assume actualmente contornos específicos, resultantes da evolução da procura e da oferta de produtos diversificados. Com efeito, tradicionalmente analisar-se-ia apenas a componente de turismo balnear, ou seja, turismo de sol e mar/sol e praia, que continua a ser de grande importância para o turismo mundial e nacional. No entanto, o aparecimento de outros segmentos efectivamente ligados à exploração da dimensão recreativa, turística ou de lazer do oceano propriamente dito, nomeadamente a náutica de recreio e o turismo de cruzeiros, com as enormes potencialidades e o grande crescimento que têm tido nos últimos anos, levam-nos a centrar neles esta abordagem.

O turismo é, tal como o transporte marítimo, a logística e a actividade portuária, um sector de grande importância no *Cluster* do mar. É uma actividade que assume um carácter de transversalidade sectorial muito vincado, envolvendo directa e indirectamente numerosos sectores. Gera riqueza, crescimento e emprego, sendo uma actividade muito sensível à conjuntura económica. Em épocas de recessão ressentem-se,

através da contracção das viagens e das receitas que daí provêm, tal como se expande muito em épocas de crescimento.

O ano de 2009, marcado pela recessão económica a nível mundial, pelo aumento do desemprego e da instabilidade no mercado de trabalho, pelo congelamento de salários e pelas maiores dificuldades de acesso ao crédito, entre outras razões, traduziu-se numa redução das viagens de turistas que, segundo a OMT, se reflectiu numa diminuição em 39 milhões nas chegadas de turistas internacionais, face aos valores registados em 2008¹²³. Nos últimos cinco anos, vinha a verificar-se um aumento progressivo do número de chegadas de turistas internacionais, passando de 800 milhões, em 2005, para cerca de 920 milhões, em 2008. A crise que se instalou no mercado internacional em 2009, faria, assim, contrariar a tendência que se vinha registando, reduzindo estas deslocações para 880 milhões. O destino mais procurado pelo turismo mundial é a Europa – em 2009, tal como nos anos referidos, este continente recebeu sempre mais de metade da totalidade dos fluxos turísticos mundiais. Gera mais de 4% do PIB da UE, envolvendo dois milhões de empresas que asseguram emprego a cerca de 8 milhões de pessoas (4% do total). Considerando todos os sectores conexos (transportes, construção, comércio...) estima-se que o contributo para o PIB europeu seja de 11% e o emprego de 24 milhões (12% do total)¹²⁴. A CCE - COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS (2006, pg.2-3) reconhece no turismo o potencial de criação de postos de trabalho, de desenvolvimento de muitas regiões europeias, de preservação e melhoria do património natural e cultural, além do que *“...contribui para um melhor entendimento entre as pessoas e ajuda a moldar a identidade europeia. Promove igualmente o diálogo intercultural, através do contacto entre vários grupos sociais, económicos e culturais.”*

¹²³ Dados de: INE (2010)

¹²⁴ Dados de: CCE (2006, pg.2)

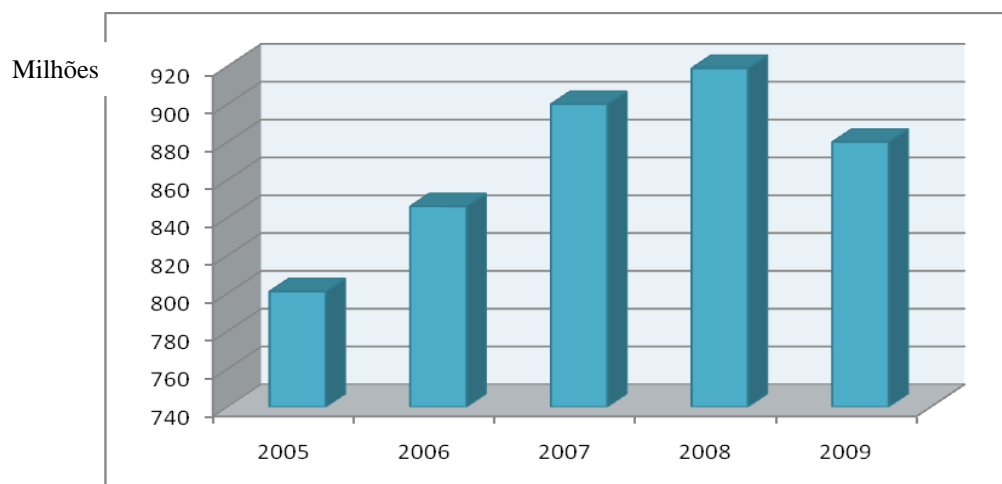


Figura 131. Chegadas de turistas internacionais, no mundo (2005-2009)

Fonte: UNWTO – Barómetro do Turismo Mundial – Abril 2010, em INE (2010, pg. 14).

Tal como acontece no mundo e na Europa, o sector em Portugal é afectado pelas flutuações da actividade económica geral e foi nesse contexto que, em 2009, se assistiu a uma redução do número de dormidas e das receitas geradas pelo turismo nacional. De acordo com dados do INE (2010, pg. 22 e 23), em 2008, o turismo produziu um valor acrescentado cujo contributo para o VAB nacional foi de 5,1%. As receitas produzidas, nesse ano, foram de 7 440 milhões de euros, enquanto, em 2009, esses valores foram de 6 918 milhões, correspondendo a uma quebra de 7%. Quanto às despesas com o sector, apuram-se 2 712 milhões de euros, o que origina um saldo de 4 206 milhões. Em termos da contribuição para o PIB nacional, estima-se que em 2009 tenha continuado a superar os 10% (INE, 2010, pg.23). O relatório da COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS (2004, pg. 147) confirma a participação do sector em 11% no PIB e em 10% no emprego. De acordo com o TURISMO DE PORTUGAL (2009, pg.16), as receitas internacionais do turismo atingiram em Portugal o valor de 7,4 mil milhões de euros, no ano de 2008 (642 mil milhões no mundo e 322 mil milhões na Europa).

A grande expansão do turismo à escala mundial, podendo mesmo falar-se em mundialização do fenómeno, não se tem vindo a processar de forma homogénea em todas as suas componentes. Com efeito, as áreas litorais são consideradas as mais atractivas, em virtude das grandes potencialidades de lazer que, à partida, constituem as suas características físicas ou naturais. MIOSSEC (1998, pg. 92) realça este papel da

natureza, como elemento importante na dinamização da grande procura de que estes espaços costeiros são alvo, ao dizer: *“Les régions côtières attirent d’abord par l’originalité de leur paysage, où la nature occupe la place principale, même si cette nature a beaucoup changé depuis les origines et si le développement touristique l’a considérablement transformée en quelques décennies. Ce paysage est d’abord celui de la mer, qui fascine par ses couleurs parce qu’elles contrastent avec les teintes du continent, celui du liseré des plages sableuses ensuite, qui forment une limite avec l’intérieur des terres.”* No entanto, outros aspectos motivadores desta procura são de considerar, como as características culturais, a oferta de estruturas de acolhimento e de restauração ou a realização de eventos e actividades recreativas, por exemplo. Partilhamos, pois, da opinião de BUTLER (2000, pg. 16) que, ao afirmar *“...even cities which may not be particularly attractive in an aesthetic sense can draw tourists by virtue of the human artefacts they contain”*, defende precisamente que os lugares poderão desencadear fluxos turísticos, independentemente das suas características físicas. As paisagens litorais são disso mesmo um bom exemplo: ora assumem a forma de areais peçados de pessoas confinando com marginais totalmente ocupadas com habitações e actividades económicas¹²⁵, ora, no extremo oposto, aparecem despidas de presença humana, entregues à natureza que as criou. Sendo a função mais recente nas áreas litorais, *“...c’est aussi celle qui a eu les effets les plus spectaculaires. En moins d’un siècle, elle a donné naissance à de véritables régions touristiques, en emboîtant tous les niveaux de l’analyse géographique”*, MIOSSEC (1998, pg. 103).

O turismo que é desencadeado por influência do mar, mais ou menos directamente, pode assumir múltiplas designações: turismo balnear, litoral, marítimo, costeiro, oceânico... havendo um sem número de nuances que vão surgindo com o aparecimento e o desenvolvimento de novas actividades. A evolução que tem ocorrido na actividade turística, no seu conjunto, quer ao nível do aumento e da exigência da procura, relacionada entre outros factores com o aumento do nível de vida da população, quer ao nível do aparecimento de novas tipologias associadas a uma oferta

¹²⁵ VOULTSAKI (2000, pg. 281): *“Tourism dominates the space where it takes place, displacing or excluding the distribution of other activities considered being environmentally incompatible or economically disadvantageous.”*

progressivamente mais diversificada, tem produzido também reflexos neste tipo de turismo em particular. Ao turismo balnear, o mais amplamente divulgado, associa-se, inequivocamente, o mar, a praia e o sol sendo, por isso, mais fácil de circunscrever geograficamente. Refere LOZATO – GIOTART que (1998, pg. 195), *“Les spectaculaires concentrations humaines des plages de Rimini, de Cattolica, sur le littoral adriatique italien, ou de Torremolinos sur la costa del Sol espagnole sont les illustrations toujours actuelles du tourisme de masse balnéaire.”* O autor, recorrendo a exemplos do litoral italiano e espanhol, classifica o turismo balnear de um fenómeno de massas, mobilizando grandes concentrações humanas. O turismo litoral tem uma outra dimensão geográfica, mais abrangente e, simultaneamente, mais difícil de delimitar em termos espaciais¹²⁶ e onde se verifica uma redução gradual da concentração populacional à medida que aumenta a distância ao mar. No fundo, estamos a falar de uma área que nuns casos é mais extensa, noutros menos – uma faixa onde o contacto da terra com o mar favorece quer a concentração populacional com carácter permanente quer ocasional. O mesmo autor diz, a este respeito, *“C’est donc sur une bande côtière plus au moins étroite, de quelques dizaines à quelques centaines de mètres, de part et d’autre de la mer, que coexistent plusieurs centaines de millions de touristes – vacanciers au cours de la saison estivale”*, LOZATO – GIOTART (1998, pg. 197).

O valor do mar como produto turístico nacional é reconhecido pelo TURISMO DE PORTUGAL que, em 2007, definiu, através da divulgação do PENT (*Plano Estratégico Nacional do Turismo*), dez produtos turísticos, tendo em conta o seu potencial competitivo, na perspectiva de serem factores distintivos do país, e o de promoção de crescimento e desenvolvimento: Sol e Mar; Turismo de Natureza; Turismo Náutico; Resorts Integrados e Turismo Residencial; Turismo de Negócios; Golfe; Gastronomia e Vinhos; Saúde e Bem-estar; *Touring* Cultural e Paisagístico; *City Breaks*. Ainda que explicitamente sejam identificados apenas dois produtos directamente relacionados com o mar, este elemento está também presente noutros, como é o caso do *Touring Cultural e Paisagístico*, que integra o património cultural classificado pela UNESCO e os recursos de interesse natural, como os parques, reservas e monumentos naturais e

¹²⁶ “...le tourisme littoral englobe aussi des espaces côtiers nettement moins fréquentés...”, LOZATO-GIOTART (1998, pg. 195)

ainda as paisagens protegidas. Estão, pois, abrangidos neste produto turístico várias áreas do litoral português, como a reserva natural do estuário do Tejo, das lagoas de Santo André e da Sancha, das Berlengas, das dunas de S. Jacinto, das ilhas Selvagens e Desertas, entre muitas outras. A partir da análise dos principais recursos turísticos que cada NUT II dispõe, feita no PENT (pg. 73), verifica-se que, à excepção da Região Norte, em todas as outras regiões o mar surge como recurso a valorizar. Além das praias, a paisagem, a flora e fauna marinhas, as infra-estruturas portuárias vocacionadas para o turismo de cruzeiros e náutica de recreio e os aglomerados populacionais típicos são, igualmente, recursos a valorizar do ponto de vista turístico.

NUT II	Recursos
Centro	<i>Praias; Vilas típicas e Costeiras</i>
Lisboa	<i>Praias atlânticas; Porto de Cruzeiros Lisboa</i>
Alentejo	<i>Praias virgens</i>
Algarve	<i>Praias e falésias; marinas</i>
Açores	<i>Vida marinha e marítima; paisagem/natureza (falésias, vulcões)</i>
Madeira	<i>Praia de Porto Santo; portos/marinas</i>

Quadro 28. Principais recursos turísticos associados ao mar por Região NUT II (de acordo com o PENT)

Adaptado de TURISMO DE PORTUGAL (2007, pg. 73).

O mesmo Plano especifica, depois, os factores distintivos de cada uma daquelas regiões, dos quais focamos os que se relacionam de forma mais directa com o mar.

NUT II	Factores Distintivos
Centro	<i>Relação com o Oceano Atlântico</i>
Lisboa	<i>Relação com o rio Tejo e Oceano Atlântico</i>
Alentejo	<i>Praias por explorar</i>
Algarve	<i>Qualidade das praias, areia e temperatura da água</i>
Açores	<i>Riqueza da vida marinha e marítima; Diversidade de ilhas e paisagens (que, generalizadamente, incluem o elemento marítimo)</i>
Madeira	<i>Beleza natural e flora (muito associada ao mar); Condições para Sol e Mar em Porto Santo</i>

Quadro 29. Principais factores distintivos de cada Região NUT II relacionados com o mar (de acordo com o PENT)

Adaptado de TURISMO DE PORTUGAL (2007, pg. 74).

Pode-se concluir que o factor distintivo da marca turística portuguesa tem, pois, uma forte relação com o mar e com as características físicas do meio em si e dos espaços confinantes. Sendo tradicionalmente um país de destino do mercado turístico europeu, um dos seus produtos principais é, sem qualquer dúvida, o sol e mar/praias. Estima-se que 90% dos turistas que visitam o país procuram as zonas costeiras. De acordo com o mesmo trabalho, o mercado europeu de sol e mar representava, em 2004, 69 milhões de deslocações, estimando-se que esse valor aumente para os 80 milhões no ano de 2015 (TURISMO DE PORTUGAL, 2007, pg. 63). Já em Portugal, o mesmo produto representava, em dados recolhidos por inquérito no Verão de 2006 (idem, pg. 64), 41% das motivações dos turistas estrangeiros em território nacional. O país apresenta, com efeito, condições muito propícias ao turismo de sol e mar, pela extensão da costa, pelo elevado número de horas de sol, pela qualidade das praias, pelas características da ondulação favoráveis aos desportos náuticos, pela temperatura do ar e da água, sobretudo no Algarve e na Madeira, pela localização das estruturas de alojamento, restauração e animação que privilegia a proximidade do mar, e ainda pela hospitalidade das gentes do litoral que, em muitos casos, preservam e mantêm vivas as tradições da vida do mar que transportam para as manifestações culturais, para o artesanato, para o comércio, para a gastronomia... e que são, igualmente, importantes atractivos turísticos. No PENT são elencados os principais desafios que este segmento enfrenta, nomeadamente relacionados com a necessidade de: aumentar e assegurar a atractividade do Algarve, no sentido de evitar quebras na actividade, decorrentes da emergência de destinos concorrentes, assim como diversificar a oferta turística na região; potenciar outras áreas como o litoral alentejano e Porto Santo (investimento na internacionalização); ordenar os espaços litorais, requalificando aglomerados.

Também os portugueses são adeptos do turismo balnear. Em 2006, do total da população com 15 e mais anos residente no território do continente, cerca de 51% gozaram férias, dos quais 36% fora da residência habitual, a maioria em Portugal. Os motivos de gozo de férias foram, essencialmente, o sol e o mar – preferência de 64% dos inquiridos.

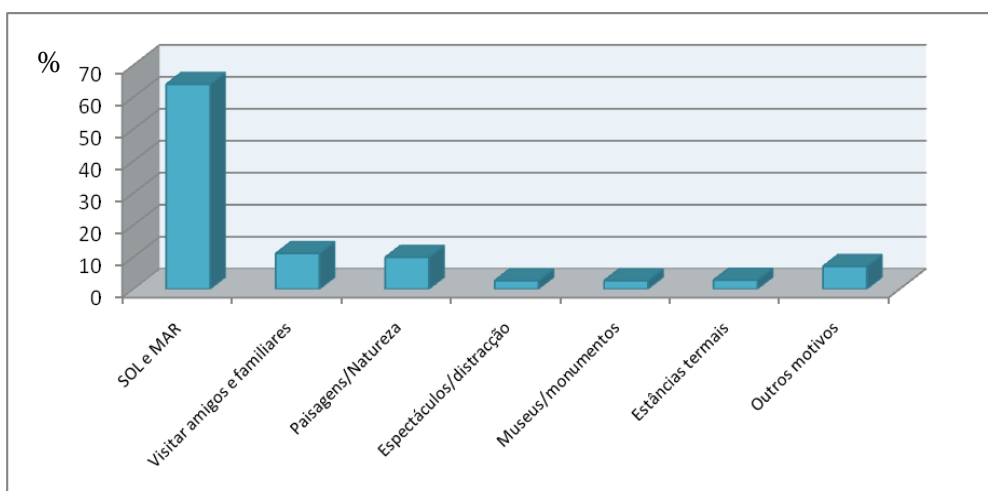


Figura 132. Motivos de gozo de férias dos portugueses em 2006

Fonte: TURISMO DE PORTUGAL (2007)^a

O elemento marítimo, associado às condições atmosféricas que, principalmente durante o Verão, se fazem sentir no território nacional, são também motores de uma procura turística interna, sendo o *ambiente de praia* o preferido de 66% dos portugueses que gozaram férias em 2006. Dos restantes *ambientes de férias* mencionados, apenas o campo e a cidade reúnem cada cerca de 12% das preferências e a montanha 5%. Mesmo para os que não gozaram férias, nesse ano, o *ambiente de férias* preferido é a praia.

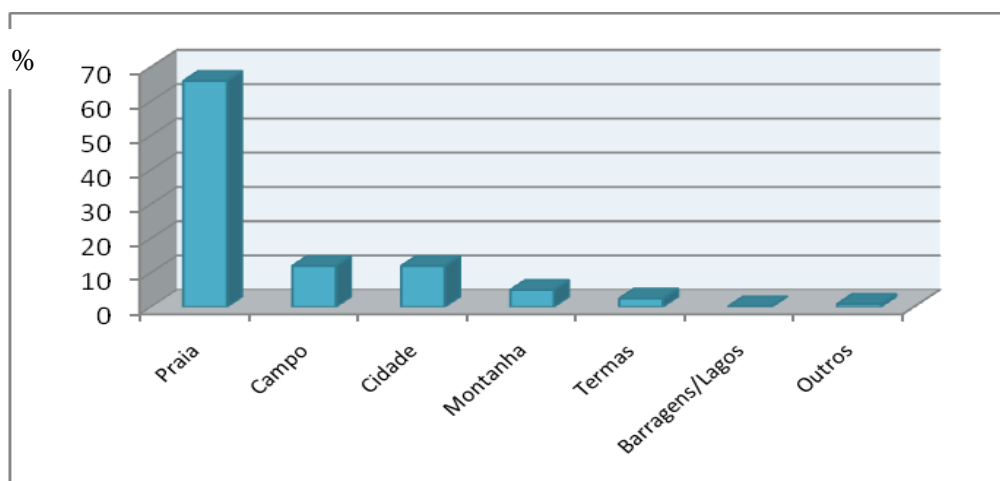


Figura 133. Ambientes de férias preferidos pelos portugueses que gozaram férias, em 2006

Fonte: TURISMO DE PORTUGAL (2007)^a

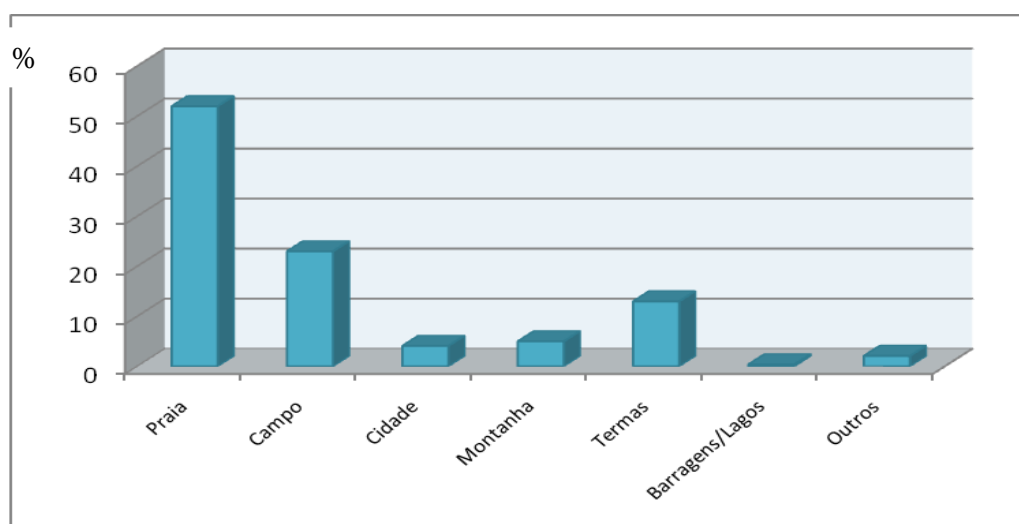


Figura 134. Ambientes de férias preferidos pelos portugueses que não gozaram férias, em 2006

Fonte: TURISMO DE PORTUGAL (2007)^a

O turismo de sol e mar, reconhecido por ABRANTES (2003) como o segmento de maior sucesso, tem potencialidades, como por exemplo a nível desportivo, que ainda não estão devidamente exploradas. O autor refere que o País não tem feito os investimentos necessários de reforço da ligação ao mar, o que compromete o seu aproveitamento enquanto recurso turístico, principalmente ao nível da prática desportiva. Sendo o mar o que melhor define o nosso país como destino turístico, para o autor é também *“...uma das nossas atracções naturais podendo mesmo determinar a ocorrência de outras atracções, sejam elas de ordem artificial (...) ou de eventos especiais e de mega eventos (...)”* (pg. 298). Defendendo que a prática desportiva associada ao mar poderá ser potenciadora de fluxos turísticos para o país, ABRANTES (2003, pg. 301) defende também que Portugal *“...pode e deve, no que ao Turismo diz respeito, olhar o Mar como um vector importante do seu desenvolvimento, enquanto plataforma criadora de uma linha de produtos turísticos...”*, destacando a importância das actividades desportivas marítimas e da realização de eventos dessa natureza.

A POLICY RESEARCH CORPORATION, em 2008, procurou quantificar a importância económica do turismo costeiro (original, *coastal tourism*), considerando aquele que se desenvolve até 10 km da costa. Concluiu que a sua importância para a UE e Noruega é

expressa pelo elevado volume de emprego, avaliado em cerca de 2,38 milhões de pessoas, e pelo VAB produzido de 44 000 milhões de euros. Em Portugal, os valores correspondentes são, respectivamente, e de acordo com a mesma fonte, de 108 mil empregos (destacando-se o Algarve que concentra mais de 30% desses postos de trabalho) e 1 150 milhões de euros de receitas.

A complexidade da exploração turística do mar (patente até na diversidade de terminologia utilizada...) tem levado ao aparecimento de novos conceitos, assim como de variadas agregações de subsegmentos co-relacionados. RIBEIRO (2010), por exemplo, na análise da economia do mar e na identificação das actividades que a sustentam, agrupa as diversas funções, entre as quais inclui a *Função Lazer e Turismo*, compreendendo o transporte de passageiros em curtas distâncias, os serviços e construção de navios de cruzeiro, assim como a construção de embarcações de navegação de recreio e respectivas estruturas de apoio. Já SILVA RIBEIRO *et al* (2010) distinguem o turismo marítimo ou balnear (proximidade da costa, do mar) do turismo náutico e náutica de recreio (incluindo desportos náuticos, cruzeiros e actividades marítimo - turísticas). No trabalho da SAER (2009, pg. 97) é individualizada a *Função Passageiros, Lazer e Turismo*, que integra o transporte de passageiros de curta distância, os serviços de cruzeiros, construção dos respectivos navios, assim como de navios de recreio, de desporto e estruturas de acolhimento (marinas). No segmento *Turismo & Lazer* são incluídas actividades como a náutica de recreio, os desportos náuticos e submarinos e o turismo de cruzeiros, que potenciam o segmento da construção naval das diferentes tipologias de navios. No relatório da COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS (2004) defende-se a promoção e desenvolvimento de um turismo oceânico. São-lhe reconhecidas fortes potencialidades ao nível da criação de emprego, de riqueza, do investimento e da atracção de um novo turismo e da formação de novos fluxos de turistas, constituindo-se como um contributo para o reforço da associação do país ao mar (ou oceano). É, pois, uma visão do “...turismo assente na utilização do Mar, através da náutica de recreio, da exploração das marinas e dos portos de abrigo, da promoção de eventos desportivos, incluindo regatas, do desenvolvimento das actividades marítimo - turísticas, e de outras actividades

associadas ao Mar como, por exemplo, o surf, o kitesurf, o windsurf, o mergulho e a pesca amadores, etc. Para além disso, o Mar que circunda as nossas zonas costeiras no continente e nas ilhas apresenta, em termos oceanográficos, as características físicas de um ‘verdadeiro oceano aberto’ e não tanto de zona de Mar de fundos baixos e costeira” (idem, pg. 147). É esta a razão pela qual os autores deste estudo optam pela designação de turismo oceânico que, também para nós, se apresenta como a mais adequada ao presente trabalho. Este turismo oceânico, reconhece a mesma equipa, desenvolve-se em três áreas distintas:

- na costa (marinas, portos de abrigo...);
- à superfície (cruzeiros, náutica de recreio, desportos náuticos...);
- em profundidade (pesca submarina, mergulho...).

Partindo do princípio que o principal produto – sol e mar – enfrenta preocupantes limitações (nível de exploração existente, problemas de ordenamento do litoral, aparecimento de destinos concorrentes mais competitivos, etc.), propõem, por isso, a aposta no turismo oceânico que consideram “...um dos sectores a que menor esforço financeiro obrigará e que melhores resultados poderá apresentar, num horizonte temporal moderadamente reduzido” (ibidem, pg. 152), ou seja, é através da promoção das actividades marítimo-turísticas e da náutica de recreio que se conseguirá “...tirar todo o partido do nosso forte elemento marítimo.” É com base em todos estes pressupostos que focámos o nosso estudo no que consideramos ser a melhor opção para o País, a este nível, e que é, precisamente, uma aposta séria e estruturada no turismo oceânico e, em particular, nas actividades marítimo-turísticas, na náutica de recreio e nos cruzeiros.

A aposta neste *turismo náutico* (TURISMO DE PORTUGAL, 2007) pode vir a tornar-se um segmento estratégico na actividade turística geral do país, havendo a necessidade de se fazerem investimentos ao nível das infra-estruturas que o suportam. De acordo com TURISMO DE PORTUGAL (2007, p. 68) este turismo, constituído por três segmentos: o marítimo - desportivo, os cruzeiros e os iates, é responsável por 2,8 milhões de viagens/ano na Europa, estimando-se uma subida para os 6,6 milhões para

2015. Em Portugal este turismo representa somente 1,2% das motivações dos turistas, sendo mais expressivo no Algarve e ilhas.

As actividades marítimo-turísticas incluem um conjunto de serviços “...*de natureza cultural, de lazer, de pesca turística, de promoção comercial e de táxi desenvolvidos pelos operadores marítimo – turísticos*” (IPTM, 2009, pg. 55), incluindo, entre outras as seguintes modalidades:

- passeios em embarcações;
- aluguer de embarcações;
- pesca turística;
- aluguer de engenhos flutuantes (ex. motas de água...);
- serviços de reboque de equipamentos recreativos (ex. esqui aquático...).

É no Algarve e em Lisboa/Cascais que estas actividades têm maior expressão. A sua prática carece da emissão de uma licença (de operador marítimo – turístico) que, até 2009, poderia ser passada pelo IPTM (com o Decreto-Lei nº 108/2009 de 15 de Maio, o Instituto do Turismo de Portugal ficou com esta missão). Entre 2004 e 2008 verificou-se um aumento do número de averbamentos a licenças existentes na ordem dos 28,5%. Já no licenciamento de novos operadores, o aumento, no mesmo período de tempo, foi de 33%.

	2004	2005	2006	2007	2008
Nº averbamentos a licenças existentes	14	15	21	23	18
Nº novos operadores	21	11	9	29	28

Quadro 30. Evolução do número de operadores marítimo – turísticos licenciados pelo IPTM, IP

Fonte: IPTM (2009, pg. 56).

Segundo a APL (2009, pg. 19), a actividade marítimo-turística foi desenvolvida no porto de Lisboa, em 2009, por 20 embarcações pertencentes a 13 operadores turísticos, nas seguintes modalidades:

A – aluguer de motas de água e pequenas embarcações dispensadas de registo;

B – Serviços de táxi; aluguer de embarcações com/sem tripulação; pesca turística e passeios;

C – Restauração nos acostados;

D – Passeios e restauração durante os passeios;

E – Passeios e restauração durante os passeios.

Com efeito, 70% das embarcações afectas a estas actividades, desenvolveu a sua acção na modalidade *Serviços de táxi, aluguer de embarcações com/sem tripulação, pesca turística e passeios*.

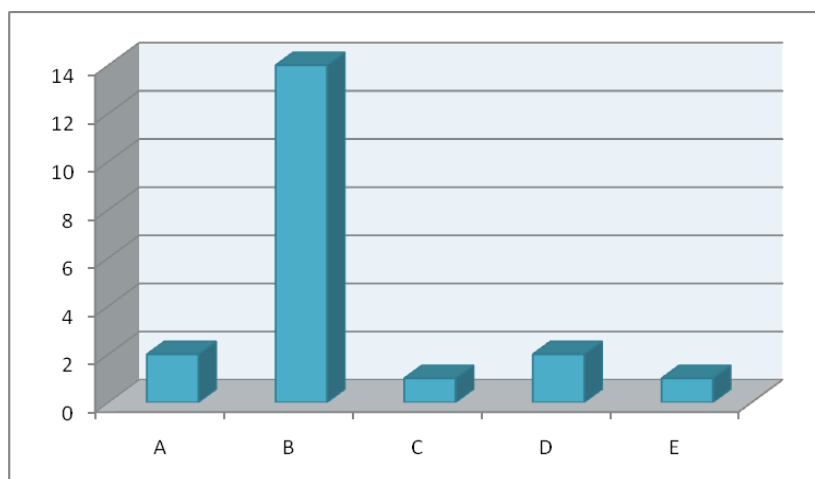


Figura 135. Modalidades desenvolvidas no âmbito da actividade marítimo-turística no porto de Lisboa, em 2009

Fonte: APL (2009, pg. 19).

Relativamente à náutica de recreio, as estruturas de amarração existentes no País, que contemplam marinas, docas e portos de recreio, concentram-se sobretudo na zona da Grande Lisboa e Algarve. É um segmento em expansão, com uma procura crescente e com grande potencial de desenvolvimento de outros sectores a ele ligados de forma mais ou menos directa (construção e reparação de embarcações de recreio, construção e manutenção de estruturas portuárias, comércio especializado, restauração, alojamento, etc.). O grande desafio que se coloca ao país, a este nível, é

ter uma rede de infra-estruturas atractiva e competitiva face a outros países, essencialmente europeus. No conjunto, existem mais 8 000 postos de amarração, dos quais 42% no Algarve e 32,5% na região de Lisboa e Vale do Tejo.

Zona Geográfica	Infra-Estrutura	Calado Máximo	Nº Postos de Amarração
Norte	Viana Marina - Viana do Castelo	3,0 m	307
	Marina da Póvoa - Póvoa de Varzim	3,0 m	241
	Marina Porto Atlântico - Leça da palmeira	2/3,5 m	240
	Pólo Fluvial do Freixo - Porto		76
	Marina Angra do Douro - Covelo/Gondomar	3,5 m	350
	Sub-Total		1214
Centro	Marina da Torreira - Aveiro	3,0 m	150
	Porto de Recreio da Figueira da Foz	3,0 m	200
	Núcleo de Recreio do Porto da Nazaré	3,5 m	128
	Marina da Ribeira - Peniche	3,5 m	140
	Sub-Total		618
Lisboa e Vale do Tejo	Marina de Cascais	8,0 m	650
	Porto de Recreio de Oeiras	3,0 m	274
	Doca de Recreio do Bom Sucesso - Lisboa	1,5 m	163
	Doca de Recreio de Belém - Lisboa	2,0 m	194
	Doca de Recreio de Santo Amaro - Lisboa	3,0 m	331
	Doca de Recreio de Alcântara - Lisboa	10,0 m	442
	Porto de Recreio de Sesimbra	5,0 m	234
	Doca de Recreio das Fontainhas - Setúbal	3,0 m	150
	Marina de Tróia	4,0 m	187
	Sub-Total		2625
Alentejo	Porto de Recreio de Sines	8,0 m	230
	Sub-Total		230
Algarve	Marina de Lagos	3,0 m	462
	Marina de Portimão	5,0 m	620
	Marina de Albufeira	4,0 m	475
	Marina de Vilamoura	4,0 m	953
	Doca de Recreio de Faro	2,0m	501
	Porto de Recreio do Guadiana	3,0 m	360
	Sub-Total		3371
Total			8058

Quadro 31. Portos e docas de recreio em Portugal Continental (IPTM)

Fonte: IPTM (2009, pg.57).

Entre 2005 e 2010, foram emitidas mais de 44 mil cartas de navegador de recreio (incluindo as cartas de Principiante, Marinheiro, Patrão Local, Patrão de Costa e Patrão de Alto Mar¹²⁷). A tendência, neste período de tempo, foi de diminuição na emissão

¹²⁷ *Carta de Principiante* permite a navegação até 1 milha da linha de baixa-mar; *Carta de Marinheiro* até 3 milhas da costa e 6 de um porto de abrigo; *Carta de Patrão Local* até 10 milhas de um porto e 5 da costa; *Carta de Patrão de Costa* até 25 milhas e de *Carta de Patrão de Alto Mar* permite a navegação sem distância limite.

dessas cartas, registando-se, no entanto, uma ligeira recuperação em 2010, face ao ano anterior.

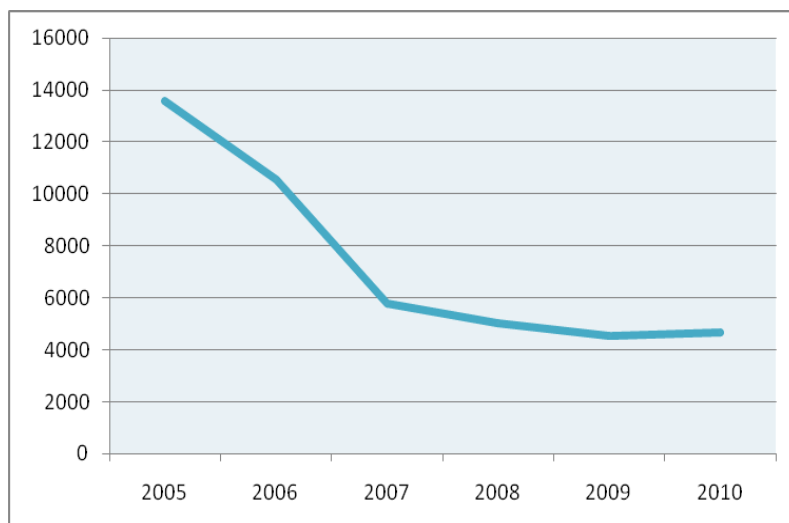


Figura 136. Número de cartas de navegador de recreio emitidas em Portugal, entre 2005 e 2010

Fonte: Disponível em www.portaldomar.pt/NauticadeRecreio/Estatisticas/index.htm (em 06.01.2011)

A recessão económica mundial tem-se reflectido também na náutica de recreio, nomeadamente no mercado de embarcações que tem registado um decréscimo em todo o mundo e especialmente no seu principal e maior mercado, o norte-americano. Em Portugal, a actividade vinha a crescer nos últimos anos mas no ano de 2009 sentiu-se já um abrandamento face ao ano anterior. A exemplo desta situação, analisemos a evolução da náutica de recreio no porto de Lisboa. Segundo a APL (2009) as docas de recreio do porto de Lisboa receberam também menos embarcações, em 2009, face ao ano anterior. Das 1783 embarcações registadas em 2009, 69% tinham bandeira nacional.

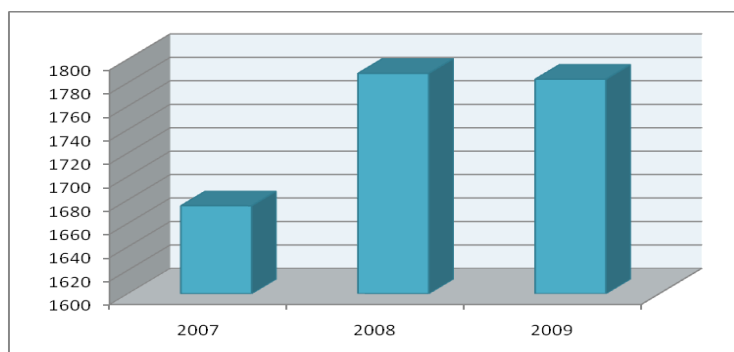


Figura 137. Número de embarcações de recreio nas docas de recreio do porto de Lisboa

Fonte: APL (2009, pg. 4).

Entre 2007 e 2008, regista-se um aumento do número de embarcações de recreio naquele porto, devido ao acréscimo de embarcações de bandeira nacional. Entre este último ano e 2009, decresce o número de embarcações, total e de bandeira nacional, e aumenta ligeiramente o de bandeira estrangeira.

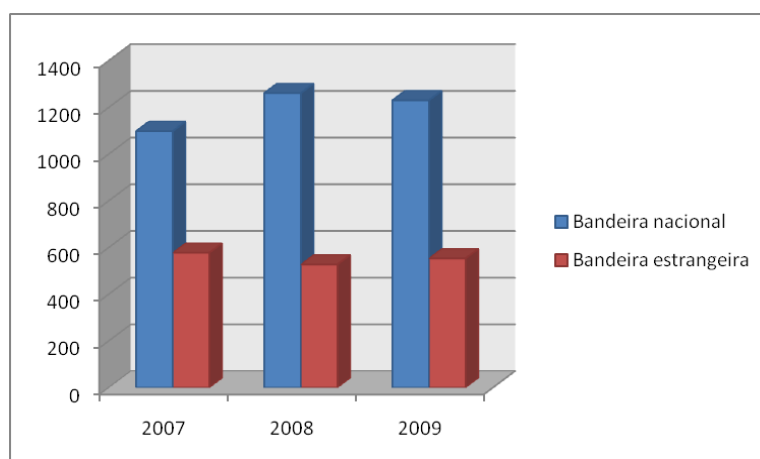


Figura 138. Evolução do número de embarcações de recreio nas docas de recreio do porto de Lisboa, por origem de bandeira

Fonte: APL (2009, pg. 5).

A doca mais importante deste porto, em termos de número de embarcações de recreio, é a de Alcântara que recebeu, em 2009, 50% das embarcações de recreio entradas.

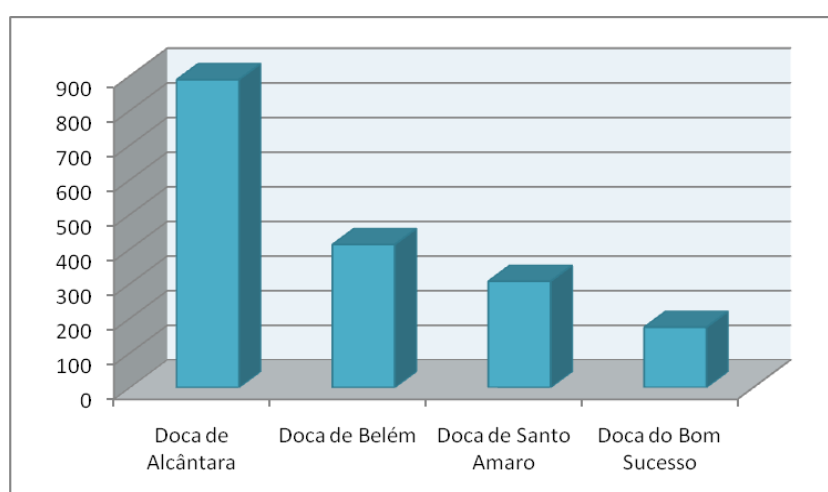


Figura 139. Número de embarcações de recreio no porto de Lisboa, por doca de recreio, em 2009

Fonte: APL (2009, pg. 6).

No entanto, não foi nesta doca que a taxa de ocupação mais se aproximou da capacidade limite. Com efeito, na doca do Bom Sucesso verificou-se a taxa de ocupação mais alta - 90%.

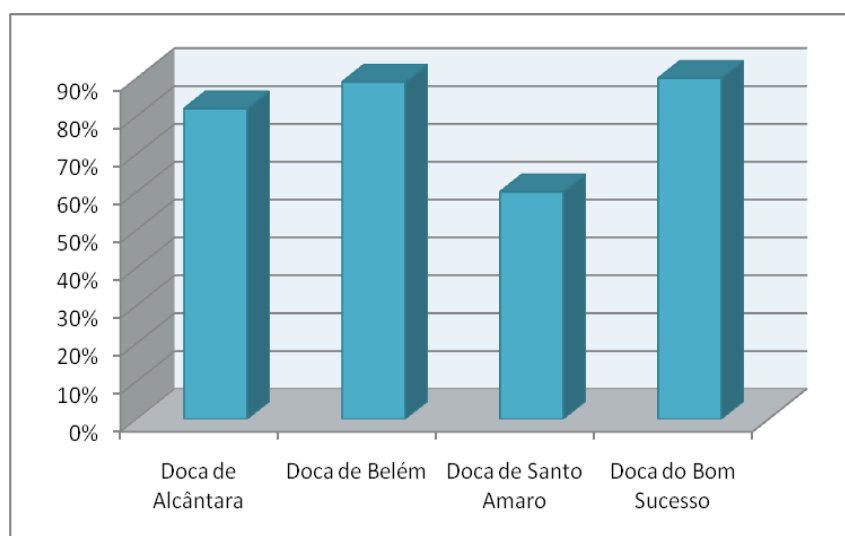


Figura 140. Taxa de ocupação das docas de recreio do porto de Lisboa, em 2009

Fonte: APL (2009, pg. 12).

Das embarcações estrangeiras entradas no porto, cerca de 38% dessas embarcações têm bandeira francesa, sendo a nacionalidade inglesa a segunda mais representada. De destacar o quinto lugar ocupado pela Espanha, representando somente 4% desse movimento.

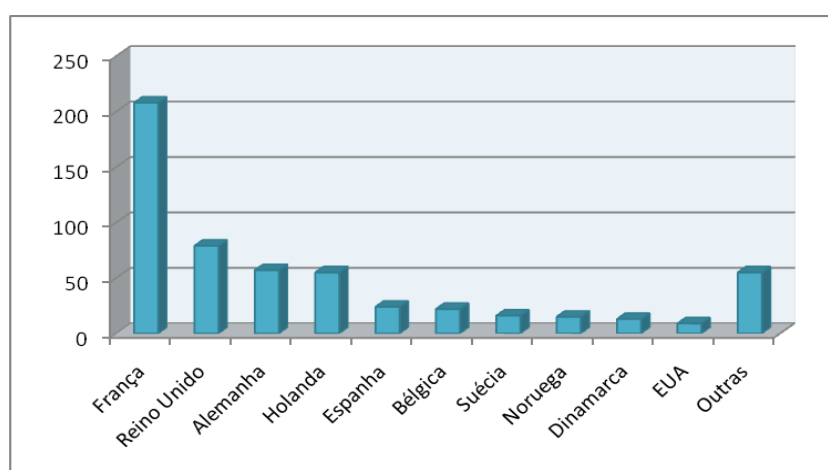


Figura 141. Nacionalidades das embarcações estrangeiras que visitaram as docas de recreio do porto de Lisboa, em 2009

Fonte: APL (2009, pg. 16).

De entre as Associações do sector foram contactadas, pela sua maior abrangência, a Associação Portuguesa de Portos de Recreio (APPR) e a Associação Portuguesa das Escolas de Navegação de Recreio (APNAV). Ambas localizadas no concelho de Lisboa, a primeira foi criada em 1991 e tem, actualmente, 25 associados. A segunda, criada em 2000, tem 28 escolas de navegação de recreio associadas. Nos dois casos, a área de abrangência geográfica é o País, estando a primeira associada aos transportes marítimos, portos e turismo marítimo e a segunda à formação de navegadores de recreio. A APPR disponibiliza aos seus associados apoio jurídico, técnico, formação e no âmbito da promoção e marketing, enquanto a APNAV assume ser o interlocutor e representante das escolas junto do organismo responsável pela náutica de recreio em Portugal, o IPTM, além do que é o fórum de debate das grandes questões da náutica de recreio nacional. As duas fazem parte do Conselho da Náutica de Recreio, órgão consultivo do IPTM, participando em grupos de trabalho, seminários, conferências, etc. sempre que a isso são chamadas. A APPR desenvolve ainda parcerias com associações congéneres nacionais e internacionais, com Universidades e Escolas. Ambas procuram, junto das entidades governamentais, alcançar os seus objectivos, nomeadamente através dos contactos que estabelecem com a entidade reguladora do sector – o IPTM – e com as Secretarias de Estado do Turismo e dos Transportes, com o propósito de resolver as questões que se vão levantando em torno da actividade.

Em termos de perspectivas de desenvolvimento para o sector, tanto a APPR como a APNAV se mostram reticentes. A nível local/regional e nacional a actividade da náutica de recreio parece ter estagnado, com a diminuição da venda de barcos, o que, consequentemente, se reflectirá numa diminuição nos cursos das escolas associadas da APNAV. A nível internacional, os principais mercados (EUA e Alemanha) mostram já alguns sinais de retoma. A Espanha não parece representar qualquer ameaça para o país, a este nível, uma vez que as suas infra-estruturas são de menor qualidade e as taxas de ocupação bastante elevadas. Quanto à formação também não há interferência, uma vez que o IPTM só autoriza a realização do exame de habilitação a quem tiver residência no território nacional (o que tem um aspecto negativo para as escolas, que é a perda de potenciais clientes). Os representantes das duas Associações afirmam algum cepticismo quanto à evolução de um *Cluster* do Mar em Portugal,

afirmando um que “se assiste a muita conversa e pouca ou nenhuma acção” e outro que, reconhecendo o potencial interesse das sinergias que se podem conseguir, destaca a dificuldade de gerir os interesses das diversas actividades que, muitas vezes, defendem pontos de vista antagónicos em torno de uma mesma questão, o que representa uma natural dificuldade de progresso, tendo em conta a necessidade de articulação entre os diversos sectores, a base de qualquer *Cluster*.

A par da dinâmica registada ao nível da náutica de recreio, assistiu-se igualmente ao grande desenvolvimento do turismo de cruzeiros, essencialmente a partir dos anos 90. O turismo de cruzeiros, avaliado pela POLICY RESEARCH CORPORATION (2008) assegura 33 430 postos de trabalho na UE e Noruega, e em Portugal 909. Quanto ao VAB, a mesma fonte avança para valores na ordem dos 2 600 milhões de euros na UE e Noruega e 58 milhões em Portugal. De acordo com dados divulgados pela SAER (2009, pg. 97), o turismo de cruzeiros, sendo um sector com grande potencial de crescimento no segmento *Turismo & Lazer*, gerou receitas, em 2005, de 12 000 milhões de euros, estimando-se que esse valor suba para 15 000 milhões em 2010. Segundo o TURISMO DE PORTUGAL (2009, pg. 23) pelos portos marítimos nacionais passaram 838 mil passageiros em trânsito (cruzeiros). Os portos do Funchal e de Lisboa representaram 91% do total de passageiros em trânsito no país, com 395 mil e 368 mil respectivamente.

De acordo com informação divulgada pela Administração do Porto de Lisboa (em www.portodelisboa.pt), em 2008, o porto de Lisboa ocupava o primeiro lugar no ranking nacional, seguido do porto do Funchal, ambos com mais de 400 mil passageiros cada.

Os portos dos Açores que, nesse ano, registaram pouco mais de 50 mil passageiros, tiveram uma variação de -23% em comparação com os valores registados no ano anterior. Já os portos de cruzeiro de Leixões e de Portimão conheceram, de 2007 para 2008, uma taxa de variação francamente positiva, de 61% e 93%, respectivamente.

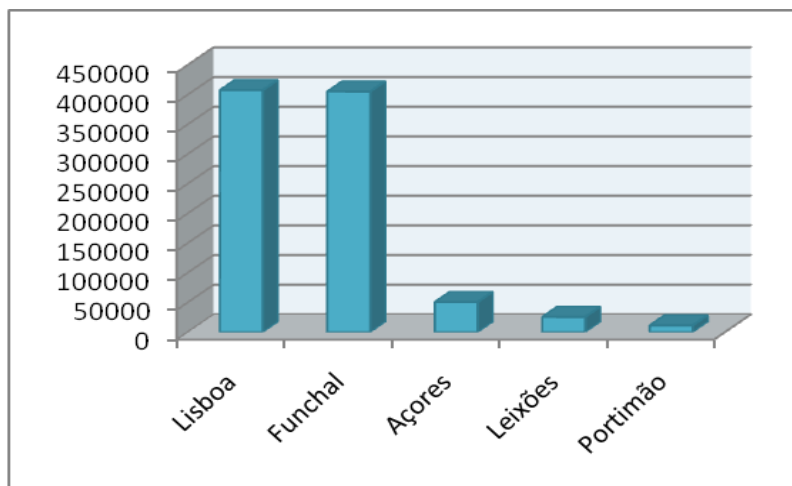


Figura 142. Número de passageiros nos portos nacionais, em 2008

Fonte: www.portodelisboa.pt

No Top 29 dos portos de cruzeiro da Península Ibérica, Lisboa surge em 5ª posição, o Funchal em 6ª, os Açores em 14ª, Leixões em 18ª e Portimão em 21ª. O porto de cruzeiro mais importante é, neste contexto, o de Barcelona que registava naquele último ano mais de 2 milhões de passageiros, seguido pelo das Baleares, com cerca de 1,3 milhões de passageiros, e pelos de Las Palmas e Tenerife, com valores médios de passageiros da ordem dos 550 mil.

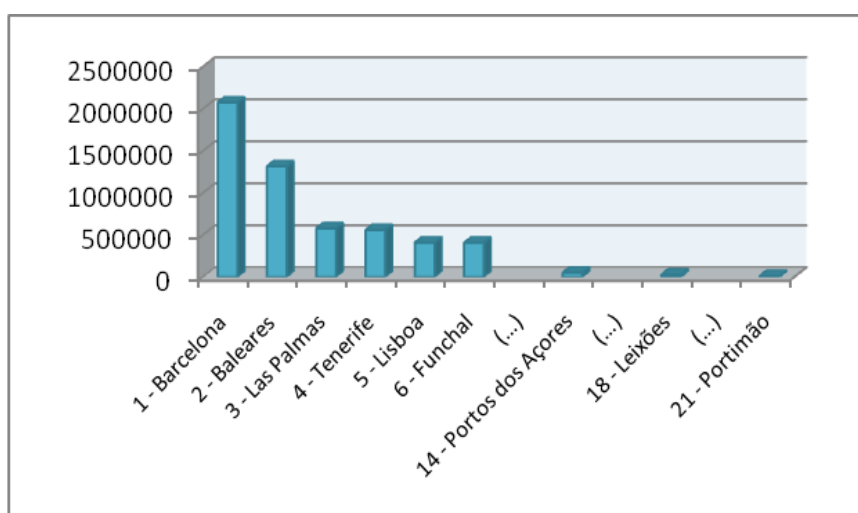


Figura 143. Ranking dos portos de cruzeiro ibéricos, em 2008

Fonte: www.portodelisboa.pt

Também no ranking dos portos de cruzeiro do Norte da Europa, o porto de Lisboa aparece bem posicionado, em 3º lugar, sendo ultrapassado pelos portos de Southampton e de Copenhaga que, em 2008, registavam um movimento de passageiros de 970 mil e 560 mil, respectivamente.¹²⁸ Ao nível do Mediterrâneo, Lisboa ocupa a 25ª posição e o Funchal a 26ª. Este grupo é liderado pelo porto de Barcelona. Em termos mundiais, este último ocupa o 6º lugar, em termos de número de passageiros de cruzeiro, encontrando-se o porto de Miami no topo da tabela, com mais de 4,1 milhões de passageiros em 2008. Neste ranking, Lisboa surge na 60ª posição.¹²⁹

A afirmação do porto de Lisboa, ao nível do turismo de cruzeiros, foi consolidada através da quase duplicação do número de passageiros entre 2005 e 2009, correspondendo a um aumento de 74% (de 239 500 para 415 700).

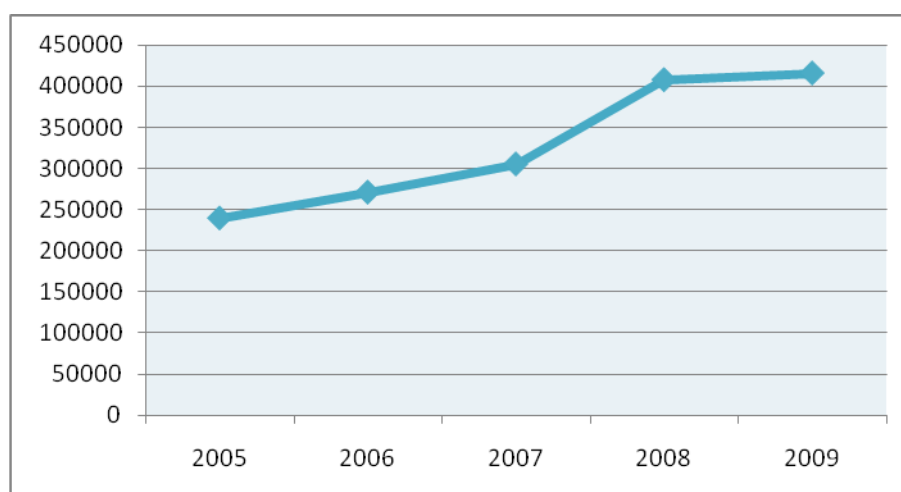


Figura 144. Evolução do número de passageiros no porto de cruzeiro de Lisboa, 2005-2009

Fonte: APL (2010).

Em 2009, registaram-se 294 escalas neste porto, sendo 75% dos passageiros de nacionalidade europeia. 27% deste tráfego incluía-se no circuito do Mediterrâneo Ocidental e 25% no circuito do Atlântico (incluindo viagens pelas ilhas atlânticas, Norte

¹²⁸ Dados disponíveis em www.portodelisboa.pt

¹²⁹ Idem.

de África, Gibraltar, Norte de Espanha, costa portuguesa e ilhas britânicas (APL, 2010, pg. 10). O porto de Lisboa, juntamente com os portos de Leixões, Portimão e Açores, participa no maior evento da indústria de cruzeiros do mundo – *Seatrade Cruise Shipping Convention* – que, anualmente, decorre em Miami.

Em 2009, o porto do Funchal ultrapassava, em número de passageiros, o porto de Lisboa, assegurando, em conjunto, 90% do movimento total de passageiros de cruzeiros do País.

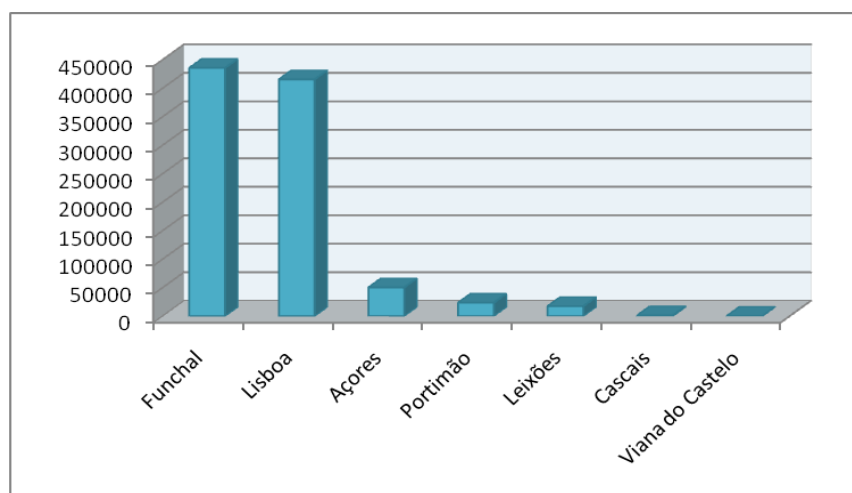


Figura 145. Número de passageiros de cruzeiro nos portos nacionais, em 2009

Fonte: APL (2010).

Neste ano, Lisboa ocupava o 6º lugar no ranking de escalas dos portos de cruzeiro da Península Ibérica, seguida do Funchal (que registou 277 escalas). Estes lugares seriam invertidos no ranking de passageiros (liderado pelo porto de Barcelona que acolheu, em 2009, 2 151 465 passageiros). No contexto da Associação *Cruise Europe*, Lisboa surge em 4º lugar ao nível do número de escalas (segundo-se aos portos de Copenhaga, S. Petersburgo e Talin) e em 5º do número de passageiros (a seguir a Southampton, Copenhaga, Estocolmo e S. Petersburgo), APL (2010).

No mercado nacional, e em jeito de síntese, destacam-se, então, os portos de Lisboa e do Funchal, o primeiro a dominar 40% das escalas e o segundo 46% dos passageiros.

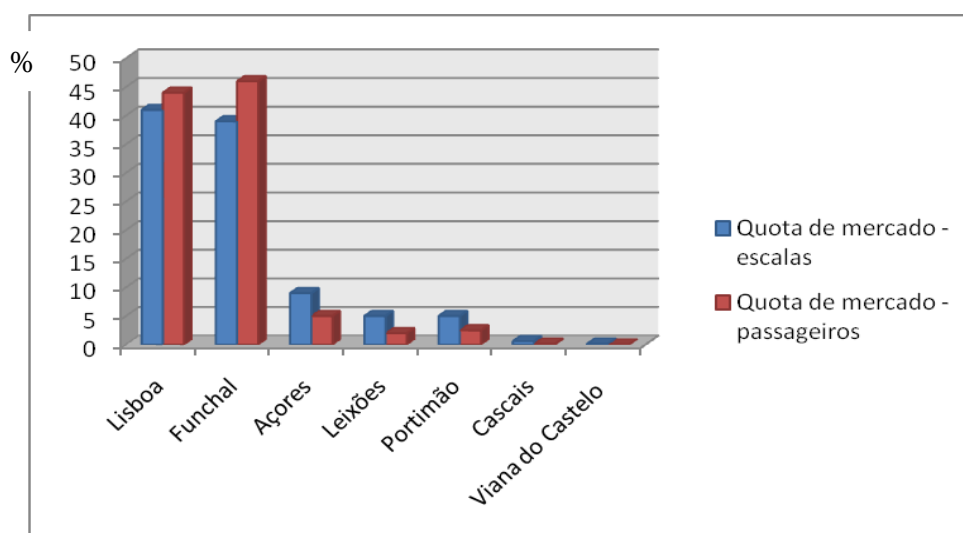


Figura 146. Quotas de mercado de escalas e de passageiros de cruzeiro no mercado nacional, em 2009

Fonte: APL (2010)

Com o objectivo de melhor se avaliar a actividade dos cruzeiros no País, foi inquirida a Associação Nacional de Cruzeiros (ANC), criada em 1994, e que reúne actualmente cerca de 750 associados abrangendo todo o território nacional (continente e ilhas). A ANC é uma associação de proprietários de veleiros de cruzeiro, disponibilizando serviços relacionados com as embarcações, como seguros de frota, sistemas de abonos a regatas à vela, descontos comerciais em lojas, estaleiros náuticos e outros organismos, a organização de cruzeiros e passeios náuticos em grupo e a formação de navegadores de recreio. É membro do Conselho da Náutica de Recreio (DL 124/2004 de 25 de Maio) e do Conselho da Região Hidrográfica do Tejo. Mantém ligação com associações estrangeiras (aspecto a desenvolver à frente), assim como desenvolve parcerias com associações, marinas, empresas e clubes do sector. A fim de alcançar os seus objectivos, a ANC procede à criação de grupos de trabalho para uma intervenção mais eficaz junto dos organismos a que pertence estatutariamente e do governo central, sempre que é chamada a participar na discussão dos assuntos com os quais está relacionada. Mantém igualmente uma relação de cooperação e trabalho com a Administração do Porto de Lisboa, dado que grande percentagem dos sócios tem as suas embarcações nas docas que o integram. É intenção da ANC continuar a colaborar com todos os organismos ligados à náutica de recreio, nacionais e estrangeiros, tendo em vista a promoção da actividade e o aumento da utilização recreativa do mar, em

simultâneo com uma desejável diminuição dos custos associados a esta prática. É opinião da Associação que o grande motor para o desenvolvimento da actividade passa, a nível local e regional, pela criação de marinas ou portos de recreio para abrigo e guarda das embarcações, projectos que permitem fomentar a economia através da criação de emprego, da atracção de visitantes e da dinamização de determinados sectores (como a reparação de embarcações, a restauração, etc.). Na perspectiva nacional, a ANC chama a atenção para a necessidade de flexibilizar e agilizar a legislação que regulamenta a náutica de recreio, de forma a se diminuïrem os custos com a legalização das embarcações, com a formação e licenciamento dos nautas de recreio. Portugal tem condições para investir ainda mais na náutica de recreio e poder afirmar-se como uma resposta ao deficit de lugares de amarração que existe na Europa, beneficiando do facto de estar no ponto de encontro ou de passagem obrigatória de rotas de recreio importantes, além das características climáticas muito favoráveis à actividade. No entanto, a Espanha tem apostado muito mais no desenvolvimento do sector, através, por exemplo, da conversão de portos de pesca em portos de recreio ou da construção de portos de recreio municipais (a preços reduzidos). Esta situação leva a que muitas embarcações passem ao largo de Portugal que, à excepção de Cascais, não possui complexos para a náutica de recreio suficientemente atractivos para as embarcações. A falta de lugares de amarração que existe a nível europeu e que poderia ser uma oportunidade para Portugal pode também estar a ser aproveitada pela Espanha, devido à falta de iniciativa dos investidores nacionais. É também necessário que haja maior investimento no plano desportivo (veleiros de cruzeiro), nomeadamente através da captação das grandes competições internacionais de vela para o país.

Os desafios que se colocam ao sector passam, de acordo com TURISMO DE PORTUGAL (2007), por:

- ao nível dos iates, construir mais marinas e aumentar os respectivos serviços de apoio, fazendo de Portugal uma opção atractiva na oferta de lugares de amarração de iates ao longo do ano;
- ao nível dos Cruzeiros, criar novas rotas, diversificar a oferta de actividades em terra e melhorar as condições nos terminais;

- ao nível das actividades marítimo-turísticas, investir nas condições de atracagem.

Em termos globais, as regiões prioritárias para investimentos neste âmbito serão o Algarve e Lisboa, mas também, ainda que em menor grau, a Madeira e os Açores. No Algarve, beneficiando de factores distintivos ligados ao Sol e Mar e ao Turismo Náutico, como a qualidade das praias, as condições do mar, o clima e a rede de instalações náuticas, deve-se privilegiar o ordenamento e a protecção das áreas costeiras, assim como investir na criação de mais estruturas de apoio à navegação de recreio. Em Lisboa, além de outros produtos turísticos, também estes dois encontram aí condições favoráveis, devendo-se, por isso, apostar no desenvolvimento do terminal de cruzeiros, das marinas e estruturas de apoio e na melhoria das condições nas praias, para maior aproveitamento do produto Sol e Mar. Na Madeira, o clima, as piscinas junto ao mar, a praia de Porto Santo, a marina e o fogo de artifício de fim de ano, são considerados (TURISMO DE PORTUGAL, 2007, pg. 78) alguns dos produtos turísticos do arquipélago. Importa, para os rentabilizar, apostar no desenvolvimento dos desportos náuticos, ordenar o espaço costeiro, melhorar os acessos, promover mini-cruzeiros e aumentar e diversificar as actividades náuticas. Nos Açores, tendo em conta as suas vastas potencialidades naturais para o turismo, dever-se-á, entre outros aspectos, potenciar a náutica de recreio. Também o litoral alentejano possui condições propícias ao produto Sol e Mar, através da protecção e ordenamento das zonas costeiras, da melhoria dos acessos às praias, da promoção dos desportos e actividades náuticas, do aumento da oferta das estruturas complementares relacionadas com o alojamento e a restauração, por exemplo (TURISMO DE PORTUGAL, 2007, pg. 82).

1.2.6. SEGURANÇA E DEFESA MARÍTIMAS

“No início do século XXI (...) há razões para acreditar que será de novo um século virado para o mar, tal como o século XV, XVI e XVII. Na altura, o mar era apenas o caminho, mas agora é, ele próprio, o destino. Hoje avolumam-se razões políticas, económicas e de segurança, para que o mar se constitua num espaço de competição de interesses globais com uma relevância jamais experimentada pela Humanidade.”

DIAS CORREIA (2010)

As múltiplas possibilidades de ‘ameaças’ no mundo actual caracterizam-se, genericamente, pela imprevisibilidade, tanto temporal como espacial, de ocorrências que podem pôr em perigo a segurança das pessoas, dos territórios e dos Estados. Tais situações requerem que haja um investimento sério e consistente em acções de carácter preventivo, de vigilância, defesa e segurança, tanto em terra como em mar. Para Estados ribeirinhos, como é o caso de Portugal, as preocupações desta natureza aplicam-se, pois, nestes dois domínios, devendo a segurança marítima ser um dos elementos centrais da política nacional de defesa e segurança¹³⁰. SILVA RIBEIRO *et al* (2010) consideram mesmo que *“...Portugal terá cada vez maior dificuldade em manter a ordem pública em terra se não for capaz de controlar as actividades criminosas no mar.”* Referem, ainda, que *“...caso o País não tenha capacidades para exercer um controlo eficaz dos espaços marítimos sob sua jurisdição, garantindo neles apropriados níveis de segurança, poderá ver a sua soberania limitada por intervenções dos Estados que considerarem ameaçados os fluxos da navegação necessários à sua vitalidade económica.”*

Estas ameaças são de variada ordem, tanto ao nível da origem como das consequências. SILVA RIBEIRO *et al* (2010) e CAJARABILLE e SILVA RIBEIRO (2010) fazem uma distinção entre o que consideram ser *ameaças sistémicas* e *ameaças*

¹³⁰ *“...a relevância da segurança no mar, embora sempre presente na vida de Portugal, deve ser analisada como componente essencial da segurança nacional, no sentido amplo e actual do próprio termo”,* CAJARABILLE e SILVA RIBEIRO (2010, pg. 182).

erosivas e que importa aqui considerar. As primeiras abrangem situações de conflitos armados que, não envolvendo directamente o País, poderão afectá-lo desde que haja compromisso do abastecimento de bens (como poderá acontecer, por exemplo, no decurso de um conflito numa região abastecedora de petróleo); de terrorismo em alvos marítimos, como embarcações ou infra-estruturas portuárias, de proliferação de armas, etc. As segundas incluem actos de pirataria (mais uma vez, a interferência indirecta no abastecimento de bens do exterior pode ser afectado por estes actos), o tráfico de pessoas, droga e armas, a poluição, os fenómenos naturais extremos, etc. A abordagem à segurança no mar pode, por isso, ser feita, na opinião daqueles autores, sob duas perspectivas: uma no âmbito da “*safety*”, abrangendo genericamente a segurança da navegação em si, outra no âmbito da “*security*”, respeitando à segurança das pessoas e bens.

Em Portugal, a função de segurança e defesa marítima é assegurada pela Marinha que, sendo um dos ramos das Forças Armadas (FA) portuguesas, participa também na economia marítima nacional, pelas funções que lhe estão inerentes, pelas ligações que estabelece a outros sectores marítimos, e por isso ser um sector importante deste *Cluster*, e ainda por ser um ramo de *uso* directo do mar. Incumbe à Marinha, e aos restantes ramos das FA (o Exército e a Força Aérea), a defesa militar do Estado português, assim como o cumprimento dos compromissos de Estado assumidos ao nível militar e a participação em missões humanitárias e de paz, desencadeadas no âmbito das organizações internacionais que o País integra. As suas funções vão, no entanto, além da defesa militar e do apoio à política externa do país. Constituem, ainda, funções da Marinha: a *segurança e autoridade do Estado* (integrando a *salvaguarda da vida humana no mar, estados de excepção e protecção civil, a vigilância, a fiscalização e policiamento*) e o *desenvolvimento económico, científico e cultural*¹³¹. Só no ano de 2006, por exemplo, a sua actividade traduziu-se em 2 677 acções de fiscalização, 675 acções de busca e salvamento, foram vistoriadas e fiscalizadas 81 409 embarcações, desencadeados 7 825 processos por actos ilícitos, no decurso do policiamento da actividade marítima nas zonas ribeirinhas, foram salvas

¹³¹ www.marinha.pt

910 pessoas de acidentes no mar e prestada assistência a 634 embarcações.¹³² Existe uma *zona de busca e salvamento marítimo*, que se estende por uma área de cerca 5,8 milhões Km², onde a Marinha garante permanentemente um serviço de busca e salvamento.

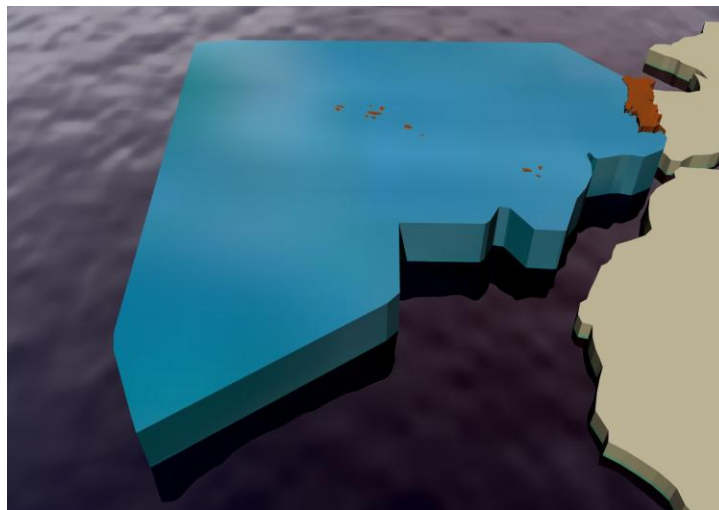


Figura 147. Zona de Busca e Salvamento Marítimo

Fonte: www.marinha.pt (em 10.2010).

A Marinha, através do Sistema de Autoridade Marítima, que integra a Autoridade Marítima Nacional (AMN), tem a incumbência de cumprir a autoridade do Estado no mar português, em matéria de prevenção, segurança, salvaguarda da vida humana no mar, protecção civil e protecção da saúde pública. Da AMN fazem parte a Direcção Geral da Autoridade Marítima (DGAM) e a Polícia Marítima. A DGAM *“é o serviço, integrado no Ministério da Defesa Nacional através da Marinha, dotado de autonomia administrativa, responsável pela direcção, coordenação e controlo das actividades exercidas no âmbito da AMN.”*¹³³ Os órgãos locais da DGAM, considerados como fundamentais da AMN, até pela maior proximidade à realidade regional/local, são as Capitâncias dos Portos. A DGAM integra, ainda, os serviços centrais; os Departamentos Marítimos; o Instituto de Socorros a Náufragos; a Direcção de Faróis e a Escola da

¹³² Dados de: MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL (2008, pg. 33).

¹³³ www.marinha.pt

Autoridade Marítima. Nas suas áreas de actuação incluem-se: a protecção civil, as operações de busca e salvamento, a emissão de parecer final sobre a actividade dos cruzeiros científicos, o apoio às Regiões Autónomas, a actuação na prevenção e combate à poluição marinha, através do Serviço de Combate à Poluição do Mar por Hidrocarbonetos, a inspecção e controlo da actividade piscatória e o exercício de autoridade na actividade de mergulho.

Relativamente à Polícia Marítima, estrutura operacional da AMN, é uma *“força policial armada e uniformizada, dotada de competência especializada nas áreas e matéria legalmente atribuídas ao SAM”*¹³⁴, constituída por militares da Marinha e agentes militarizados. Fiscaliza e assegura o cumprimento da lei na área marítima sob jurisdição portuguesa (incluindo fiscalização em embarcações e navios, controlo e despacho processual, controlo de imigração, etc.). Cabe também à Marinha a manutenção da rede de faróis existente ao longo da costa, sendo a Direcção de Faróis a entidade responsável da DGAM pelo assinalamento marítimo.

Decorrente da localização e posição geográfica do País no contexto europeu, o que lhe confere estatuto de estado ribeirinho, a segurança, a vigilância e a fiscalização marítimas assumem grande importância para Portugal. Também *“...enquanto fronteira marítima da União Europeia, tem responsabilidades acrescidas...”* COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS (2004, pg. 284). É essa condição de estado costeiro que impõe ao País a necessidade de garantir a vigilância e controlo do seu espaço marítimo, para o que é fundamental assegurar os meios adequados para o fazer. Para melhor se perceber a amplitude do significado desta posição geográfica, frequentemente referenciada de “privilegiada”, temos de recuar à origem da nação portuguesa que está fortemente relacionada com o mar e com a Marinha. Efectivamente, desde a conquista do território que é hoje Portugal que há registos de intervenções militares feitas a partir do mar. Ao longo dos séculos, a nossa Marinha conheceu épocas de progresso e de prosperidade e outras de recuo e de estagnação – por exemplo, à época dos Descobrimentos seguiu-se uma menos benéfica para a Marinha e para o país, com a perda da independência. No século XVII foi criado o

¹³⁴ www.marinha.pt

primeiro corpo militar da Marinha e do país (o *Terço da Armada Real da Coroa de Portugal*). Nesse mesmo século, a Marinha é alvo de uma renovação profunda. No século seguinte foi criada a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, ressurgindo no último quartel a Marinha de Guerra. Também por essa época é criada a Academia Real da Marinha com o objectivo de formar os oficiais para a Armada Real e para a Marinha mercante. A renovação da esquadra, em finais do século XIX, representa outro passo importante na história da Marinha portuguesa que resultou na sua modernização e consequente prosperidade. O século XX trouxe alguns momentos particulares para a Marinha: durante a 1ª guerra mundial, teve um papel fundamental em missões de patrulha, vigilância, escolta e transporte de tropas; nos anos 30 são construídos a Base Naval, o Arsenal do Alfeite e a Escola Naval; durante o segundo conflito mundial, a Armada assegurou a posição neutral que o País então assumiu. Na segunda metade desse século, houve alguma renovação mas restrições financeiras condicionaram os progressos pretendidos. Presentemente, um grande desafio é colocado à Marinha: assegurar a vigilância, a fiscalização e o controlo das actividades que se processam no mar, numa época em que o tráfico de drogas, armas, pessoas, a pirataria (que parece ter revigorado no século XXI), a pesca ilegal e a delapidação de recursos, as acções terroristas, a imigração clandestina, etc. não dão sinais de abrandamento e menos ainda de erradicação dos mares.

Como já foi referido, a posição atlântica do nosso país, impõe esta necessária protecção e guarda do espaço e recursos marítimos que estão sob a jurisdição portuguesa. É, por isso, necessário garantir que o mar não seja palco de usos e actividades ilícitas ou causadoras de perturbações e situações de risco (humano, ambiental...). No entanto, e sendo o mar *“...uma via com características próprias, sobretudo face à sua dimensão, às alternativas de circuitos de navegação que oferece e, portanto, devido à inviabilidade de um exercício de controlo total e eficaz (...) a indetectabilidade de determinados fenómenos, pela própria natureza do transporte, e quadro jurídico inerente aos espaços marítimos, algo permissível, cria, irrecusavelmente, uma teia de permeabilidade algo difícil de ultrapassar”*, DIOGO (2004, pg. 93). A globalização da economia e a crescente importância do transporte marítimo intensificaram esta incapacidade de controlo eficaz, atribuindo *“...um papel*

decisivo à capacidade de os Estados ribeirinhos garantirem a ordem pública nos oceanos, por forma a conterem os efeitos das actividades económicas criminosas e a resistirem à coacção económica.” RIBEIRO (2003, pg. 76). A cooperação entre países é, deste modo, essencial, pois só com a colaboração entre Estados costeiros (entre Marinhas) se conseguirá fazer uma vigilância e fiscalização mais abrangentes e eficazes.

O recente projecto de extensão da plataforma continental, entregue à apreciação das Nações Unidas em 2009, representando um aumento da área marítima sob jurisdição nacional, traz novos desafios, na medida em que significa um acréscimo de espaço marítimo a vigiar, fiscalizar e controlar. Também no parecer do CONSELHO ECONÓMICO E SOCIAL (2008, pg. 27), sobre o mar e as políticas marítimas, é referido em matéria de segurança que *“...o Estado terá que garantir o efectivo exercício da soberania nacional no mar, o apoio à navegação, a salvaguarda da vida humana no mar e o combate a actividades ilícitas, como a sobre - exploração dos recursos, o tráfico de droga e a imigração ilegal.”* Neste relatório alerta-se para o facto de à intenção de alargar a soberania nacional no mar não corresponderem os meios necessários de exploração de recursos, de controlo e vigilância que tal acarreta. Recomenda-se, por isso, que Portugal deve *“...apetrechar-se com os meios necessários para proceder à vigilância, fiscalização e controlo das actividades desenvolvidas na sua ZEE”,* CONSELHO ECONÓMICO E SOCIAL (2008, pg. 27).

A necessidade de os estados ribeirinhos assegurarem as condições de segurança nacional a partir do mar é também realçada por VIEIRA MATIAS (2004, pg. 37), ao reforçar que Portugal, nessa condição (de estado ribeirinho), deve garantir a vigilância e controlo do espaço marítimo, pois o *“...Estado necessita de uma Autoridade Marítima forte que coordene os esforços das várias forças policiais e das diversas autoridades civis com competências na área do domínio público marítimo e nas águas adjacentes e que, se necessário, recorra aos meios militares, navais e aéreos, para intervir nesses espaços.”* Defende uma marinha com duas componentes: uma abrangendo meios (navios simples) que se destinem a actividades de segurança, salvamento, vigilância e controlo da utilização indevida do mar, como meio e como recurso; outra referindo-se essencialmente a aspectos militares e compromissos

diplomáticos assumidos pelo Estado e pressupondo, naturalmente, meios mais sofisticados (submarinos, fragatas...). Esta perspectiva é igualmente defendida no relatório da COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS (2004) que, no âmbito do objectivo estratégico *“Assumir uma posição de destaque e especialização em assuntos do oceano”* e do vector estratégico *“Garantir a Defesa dos Interesses Nacionais no Mar”*, destaca dois aspectos em que o País deve actuar: ao nível da *defesa nacional no mar* e da *garantia da segurança no mar, bem como da protecção do oceano e da orla costeira*. No que diz respeito ao primeiro aspecto, o País apresenta algumas potencialidades que decorrem do facto de pertencer à NATO, de percepcionar a necessidade de modernização das FA e do esforço desenvolvido nesse sentido, particularmente no que diz respeito ao apetrechamento dos navios, da qualidade dos recursos humanos do sector e da participação em operações nacionais e internacionais que permitem o crescente e importante acumular de know-how e de experiências. Acresce a grande oportunidade que advém de *“tirar o máximo rendimento das contrapartidas das aquisições de meios navais no estrangeiro em proveito das indústrias do cluster marítimo, como forma de apoiar o desenvolvimento nacional e a renovação da Marinha”*, COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS (2004, pg. 282). No entanto, a idade e características da maioria dos navios e a escassez de meios técnicos e de recursos financeiros para novos investimentos limitam o aproveitamento cabal daqueles pontos fortes. Em relação ao segundo aspecto, Portugal apresenta algumas potencialidades, traduzidas na tradição que a Marinha tem ao nível do exercício da autoridade no espaço marítimo, na legislação existente sobre a matéria e na reestruturação e consequentes melhorias ocorridas no sistema de autoridade marítima. Enfrenta, no entanto, a falta de meios humanos, técnicos e financeiros, a inexistência de um sistema de vigilância de tráfego costeiro, a deficiente coordenação entre as entidades que têm competências na área e a não aplicação do conhecimento científico ao pleno aproveitamento do espaço marítimo. *“Aproveitar ao máximo as capacidades de indústrias e serviços do cluster marítimo para o desenvolvimento da economia do Mar e para a renovação da Marinha”*, (idem, 2004, pg. 287), assume-se como o principal desafio que tais potencialidades poderão significar para o país, a que acresce a redefinição dos limites da área marítima sob jurisdição nacional, decorrente das perspectivas de extensão da plataforma continental, e a adaptação eficiente da

legislação nacional relacionada com o mar à legislação e instrumentos de ordenamento dos espaços marítimos e à CNUDM (Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar).

A inclusão da Marinha no *Cluster* marítimo português, prende-se, antes de mais, com o facto de ser um sector que participa na economia marítima nacional. Com efeito, origina um significativo volume de despesas, de investimentos, assegura postos de trabalho em terra e no mar, entre outros aspectos. O contributo da Marinha para a economia portuguesa faz-se indirectamente, através da função de segurança que exerce nos espaços marítimos nacionais, condição fundamental para o desenvolvimento das diversas actividades económicas que, de algum modo, os utiliza, como os transportes marítimos, a pesca e mesmo o turismo (*“A Marinha é essencial para que exista segurança e confiança no mar e se possam desenvolver as mais variadas actividades que contribuam para o desenvolvimento integrado do País”*, DIAS CORREIA, 2010, pg. 301-302). Directamente, dinamiza os sectores da construção e da reparação naval (através de encomendas de construção, conversão e modernização de lanchas e navios aos estaleiros nacionais), dá formação aos recursos humanos na Escola Naval, nas Escolas e Centros de Formação do Sistema de Formação Profissional da Marinha e no Centro Naval de Ensino à Distância e estabelece parcerias com empresas e instituições de investigação com grande dimensão económica, em áreas diversas (exploração de inertes, comunicações, energia, etc.), sendo ela própria promotora de investigação do meio marítimo.

A sua despesa global foi, em 2006, cerca de 475 milhões de euros. Após uma tendência, nos cinco anos anteriores, de progressivo aumento da despesa, revelou neste último ano uma descida na ordem dos 105 milhões de euros, em relação ao ano imediatamente anterior.

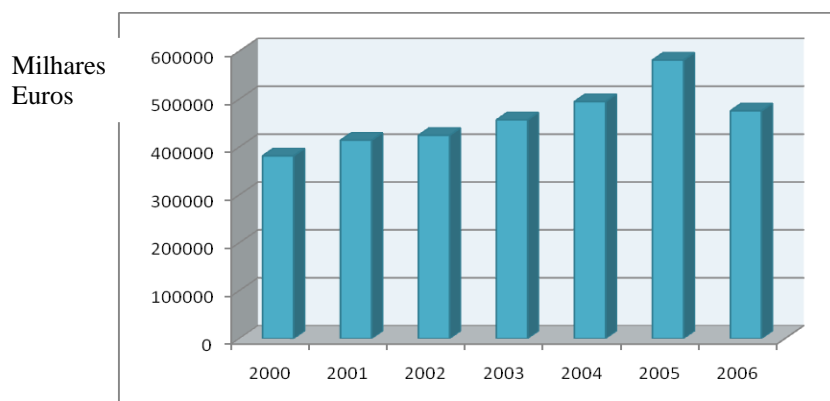


Figura 148. Despesa da Marinha, a preços correntes, 2000-2006

Fonte: MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL (2008).

Grande parte da despesa da Marinha, nesse ano (2006), foi aplicada em pessoal (cerca de 71%), seguindo-se uma rubrica designada “operação e manutenção” que inclui a aquisição de bens e serviços correntes, transferências e outras despesas correntes¹³⁵, representando 21% da despesa global. O Programa de Investimentos e Despesas de Desenvolvimento da Administração Central (PIDDAC) é a rubrica que menor importância tem no total de despesas da Marinha, acarretando a Lei da Programação Militar (LPM) uma despesa de cerca de 26 milhões de euros.

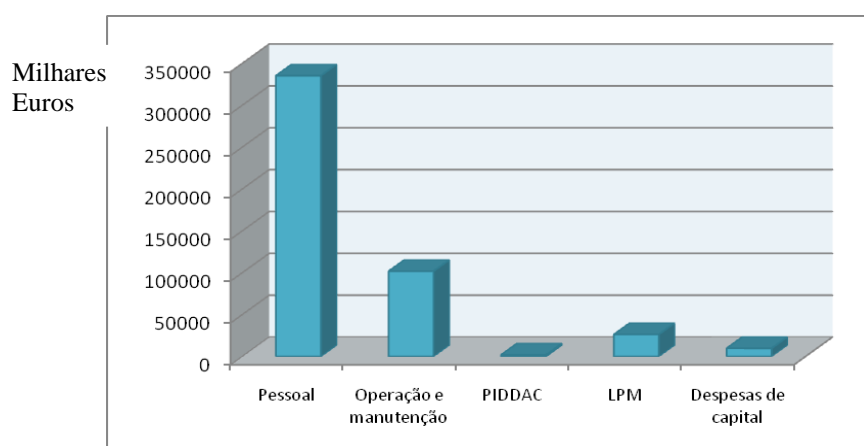


Figura 149. Natureza da despesa da Marinha, a preços correntes, em 2006

Fonte: MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL (2008).

¹³⁵ MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL (2008), pg. 23.

No que se refere ao quadro de pessoal, existem três categorias: pessoal militar, pessoal militarizado e pessoal civil. O Ministério da Defesa Nacional considera como pertencente ao quadro de pessoal militar permanente, o militar que *“...tendo ingressado voluntariamente na carreira militar, se encontra vinculado às Forças Armadas com carácter de permanência”*, podendo ser activo (militar que *“...se encontre afecto a serviço efectivo ou em condições de ser chamado ao seu desempenho e que não tenha sido abrangido pelas situações de reserva ou de reforma”*) ou estar na reserva (*“... situação para que transita o militar dos QP no activo, desde que verificadas as condições estabelecidas no EMFAR, mantendo-se, no entanto, disponível para o serviço”*) ou, ainda, na reforma (*“... situação para que transita o militar dos QP no activo ou na reserva, desde que verificadas as condições estabelecidas no EMFAR.”*), MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL (2008, pg. 68). Em regime de contrato é considerado o militar que *“...voluntariamente, presta serviço por um período de tempo limitado (duração mínima de 2 e máxima de 6 anos), com vista à satisfação das necessidades das Forças Armadas ou ao seu eventual ingresso nos QP”*, em voluntariado o que *“...voluntariamente, presta serviço por um período de 12 meses, incluindo o período de instrução, findo o qual pode ingressar no serviço efectivo em regime de contrato”* MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL (2008, pg. 68). Existem, ainda, os quadros de pessoal militarizado *“... os quais foram originados pela necessidade de satisfação de um conjunto de tarefas próprias desses Ramos num âmbito não especificamente militar”* (MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL, 2008, pg. 68) e civil, incluindo pessoal técnico, administrativo, informático, auxiliar, operário, magistrados, docentes, médicos, enfermeiros, entre outros.

As três categorias totalizavam, em 2006, mais de 22 mil pessoas, sendo que 83% eram militares (activos, incluindo contratados e voluntários, na reserva e na reforma). O pessoal civil representava, nesse ano, 13% do total e o militarizado apenas 4%.

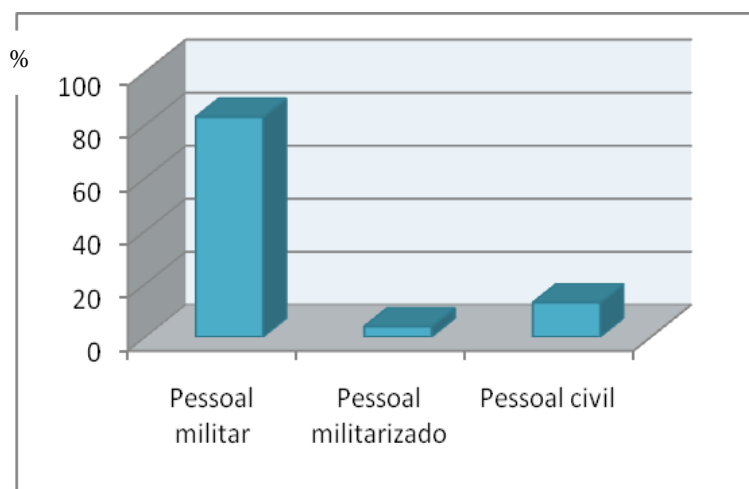


Figura 150. Pessoal da Marinha, por categorias, em 2006

Fonte: MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL (2008).

Quanto ao quadro de pessoal militar integrava, nesse ano, cerca de 18 500 pessoas, entre trabalhadores do quadro permanente activo, contratados, voluntários, trabalhadores do quadro permanente na reserva e na reforma. Em actividade eram cerca de 10 mil.

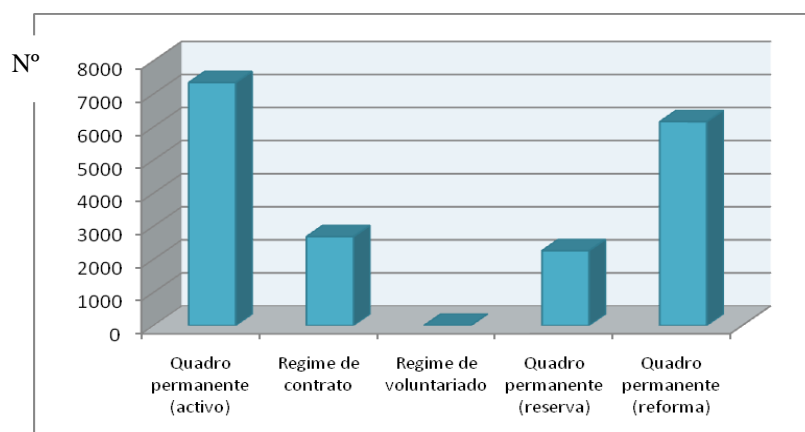


Figura 151. Pessoal militar da Marinha, em 2006

Fonte: MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL (2008).

O número de indivíduos no quadro permanente activo reduziu ao longo dos primeiros anos da actual década – de mais de 8 100 passou-se, em 2005, a pouco mais de 7 mil

efectivos, havendo, no entanto uma ligeira recuperação no último ano em análise (2006), face ao ano imediatamente anterior.

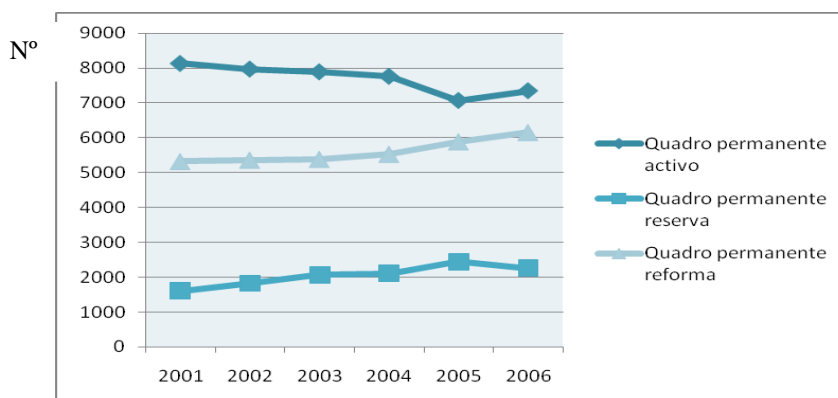


Figura 152. Pessoal militar da Marinha, em 2006

Fonte: MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL (2008).

Quanto ao pessoal na reforma, a tendência foi crescente, contabilizando, no último ano, cerca de 6 160 indivíduos. De 2001 a 2005 essa foi também a tendência do pessoal militar na reserva, ainda que se tivesse registado uma ligeira inversão em 2006. A conclusão que se pode formular a partir desta análise é a de que a diminuição de activos a par do aumento de efectivos na reserva e na reforma nos últimos anos, parecem querer indicar a tendência de perda de atractividade deste ramo das Forças Armadas, ainda que de uma forma moderada, pelo menos para já.

O quadro de pessoal activo é composto por indivíduos com experiência profissional no ramo, a avaliar pelo tempo de serviço destes efectivos. Com efeito, a maior parte dos activos militares do quadro permanente tem entre 20 a 24 anos de serviço e 55% entre 15 a 29 anos de serviço. O número de militares com menos de cinco e com mais de 30 anos de serviço é reduzido.

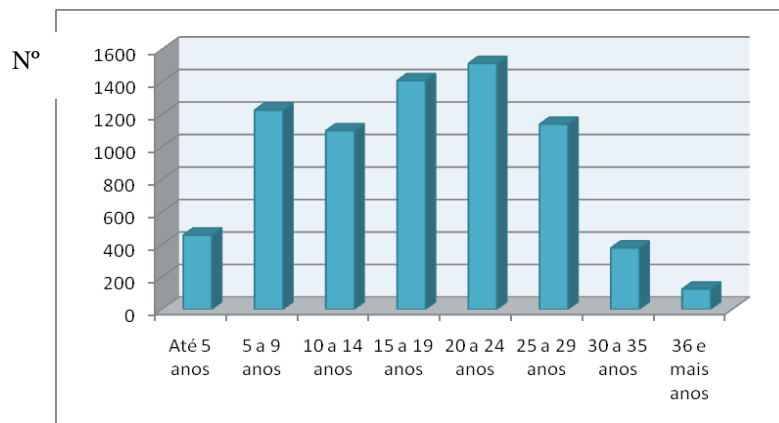


Figura 153. Estrutura do tempo de serviço dos militares do quadro permanente activo da Marinha, em 2006

Fonte: MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL (2008).

Em 2006, a Marinha empregava quase 15 500 indivíduos, integrando pessoal militar (do quadro permanente, activo e da reserva, e contratado), pessoal militarizado (abrangendo faroleiros, polícia dos estabelecimentos da Marinha e práticos do Algarve), pessoal da polícia marítima, pessoal civil da Marinha, pessoal civil do Instituto Hidrográfico, pessoal civil do Instituto de Socorros a Náufragos e pessoal docente da Escola Naval. Cerca de 40% destes activos são originários do concelho de Lisboa, o valor aumenta para os 79% (12 196) se adicionarmos àquele os indivíduos provenientes de Almada. 10% (1 504) são oriundos de Vila Franca de Xira e do Barreiro. Quanto à origem geográfica dos militares do quadro permanente activo e em regime de contrato, em 2006, 29% eram provenientes de Lisboa (ou seja, 2 893 indivíduos), sendo 13% de Setúbal (1 278) e 6% de Santarém (632), as três proveniências mais representativas. Relativamente ao pessoal militarizado, tem vindo a diminuir nos últimos anos – de referir que, em 2001, ultrapassava o milhar, sendo cerca de 940 em 2006.

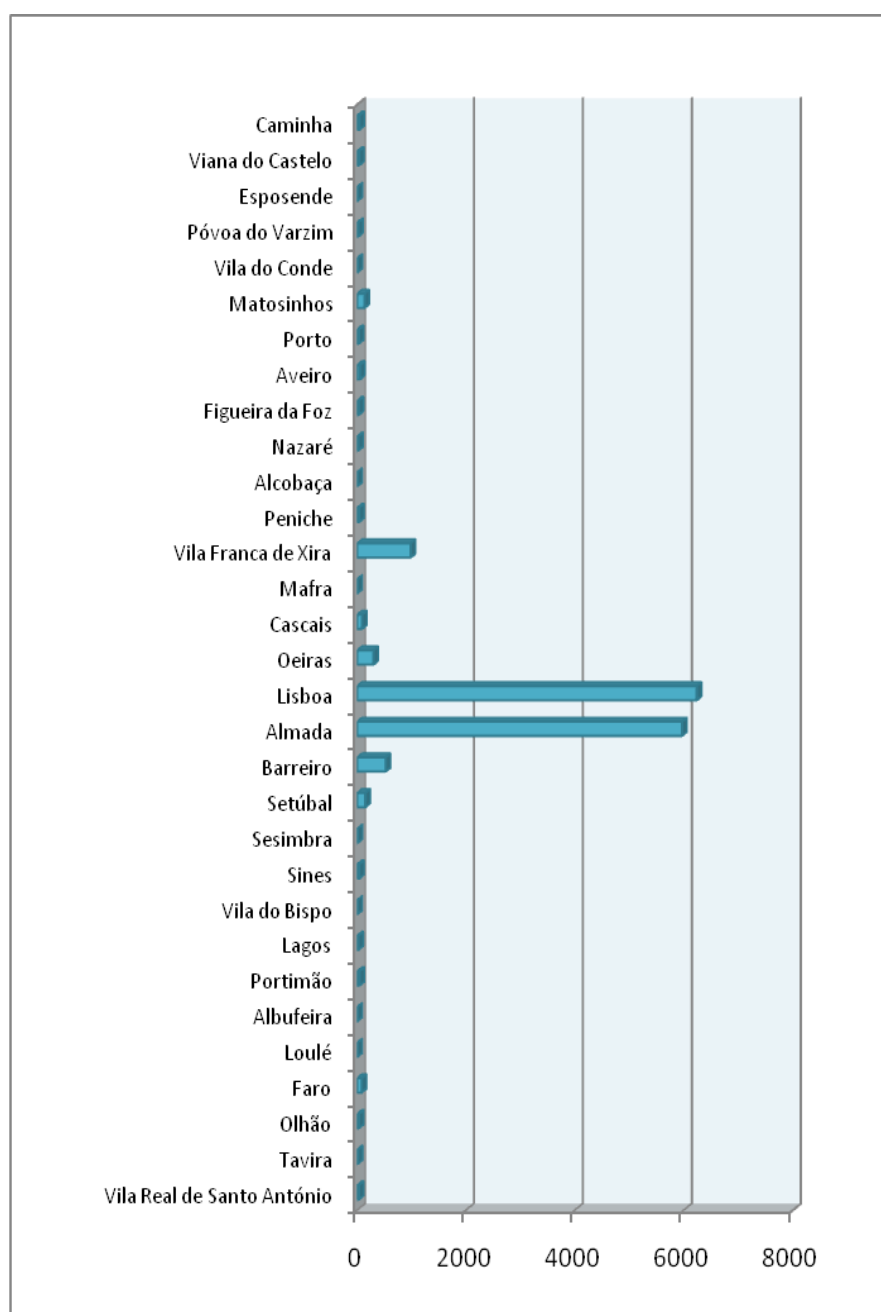


Figura 154. Concelho de origem do pessoal da Marinha, em 2006 (Nº)

Fonte: Direcção do Serviço de Pessoal da Marinha

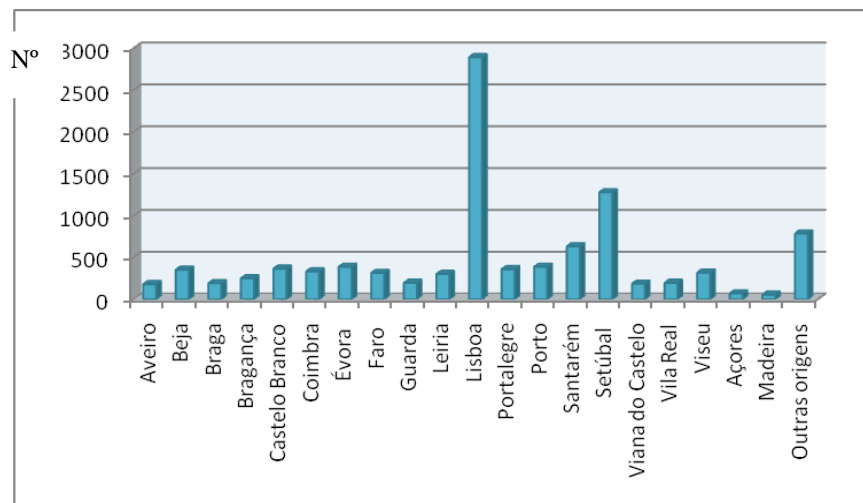


Figura 155. Origem geográfica dos militares do quadro permanente activo da Marinha e contratados, em 2006

Fonte: MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL (2008).

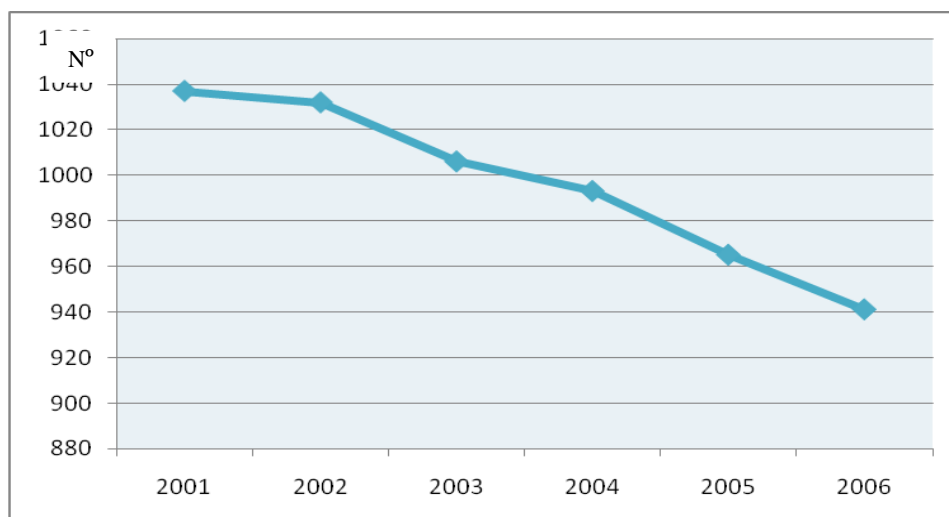


Figura 156. Pessoal militarizado da Marinha, 2001-2006

Fonte: MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL (2008).

De entre este pessoal, destaca-se a polícia marítima, que integra praticamente metade dos efectivos desta categoria.

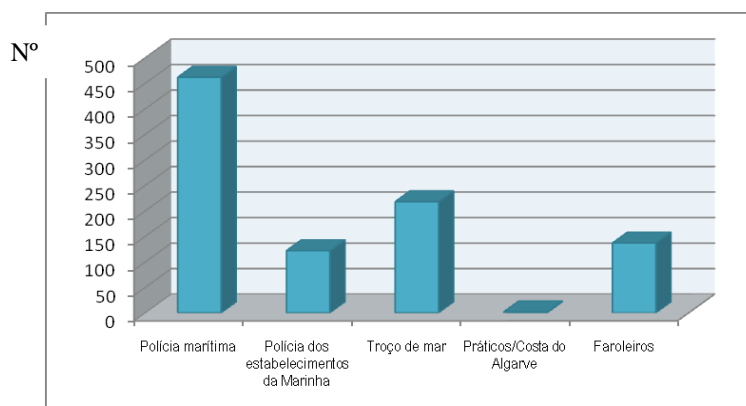


Figura 157. Pessoal militarizado da Marinha, em 2006

Fonte: MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL (2008).

Por último, relativamente ao pessoal civil, a tendência é igualmente decrescente no que se refere ao número de activos, no mesmo período de tempo. Em 2001, este grupo totalizava mais de 3 500 activos, número que reduziu para cerca de 2 770 em 2006. Neste conjunto, destacam-se os administrativos, os operários e os auxiliares que representam 83% dos efectivos da categoria.

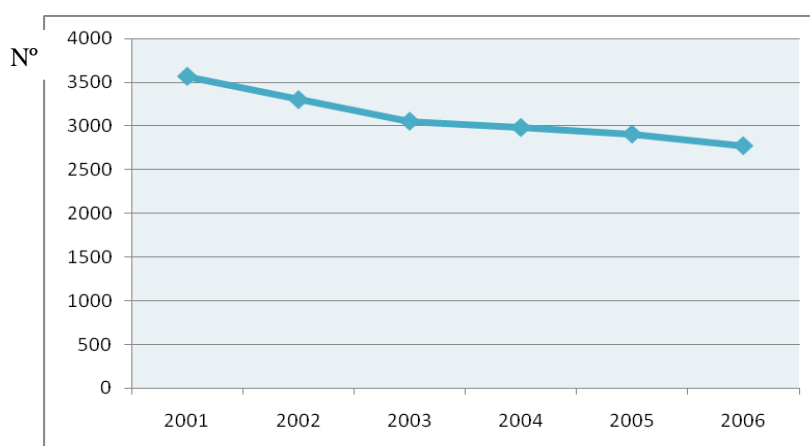


Figura 158. Pessoal civil da Marinha, 2001 – 2006

Fonte: MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL (2008).

A Marinha tem uma despesa anual com os abonos atribuídos ao pessoal, incluindo pessoal militar, militarizado e civil, na ordem dos 275 milhões de euros. Em 2006, esse valor foi de 273 milhões de euros. Naturalmente que a distribuição geográfica destas

verbas monetárias acompanha o padrão da origem destes indivíduos, destacando-se, por isso, a grande concentração em Lisboa (cerca de 130 milhões de euros) e Almada (cerca de 94 milhões), que, em conjunto, recebem 82% daquele valor total.

No Orçamento de 2009 – cerca de 580 milhões de euros - verifica-se que as principais despesas da Marinha são com pessoal (cerca de 60%). Para actividades operacionais, incluindo operações militares, operações no âmbito da Autoridade Marítima Nacional, a actividade do Instituto Hidrográfico, o apoio directo aos meios operacionais e outras, o orçamento era de 127 milhões de euros.

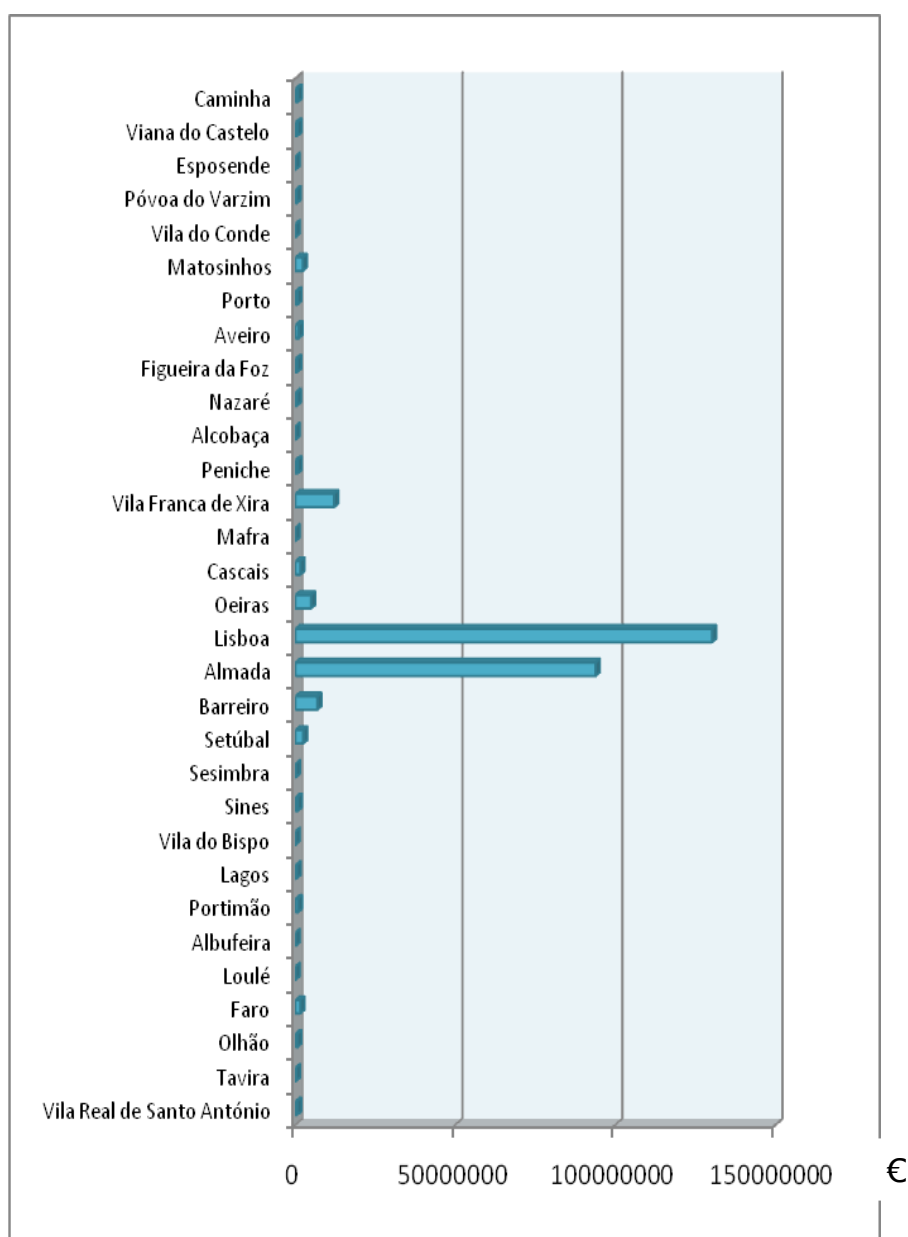


Figura 159. Valor total dos abonos do pessoal da Marinha, por concelho, em 2006

Fonte: Direcção do Serviço de Pessoal da Marinha

Procurando identificar as relações financeiras da Marinha com os outros sectores do *Cluster* ora proposto, a partir daquele documento, é possível concluir o seguinte:

- existem sectores com os quais a Marinha não estabelece relações (financeiras), caso da Pesca e Aquicultura e da Indústria Transformadora de Produtos do Mar;
- existem sectores com os quais as relações (financeiras) existentes não são quantificáveis, caso da Energia e Recursos Minerais (com o projecto de extensão da plataforma continental, prevê-se a obtenção de recursos minerais, sendo que o valor, nesta fase, se encontra diluído no da investigação) e do Turismo Marítimo (a Marinha participa no sector, no âmbito da execução das competências da Autoridade Marítima, mas não se consegue quantificar o valor dessa participação);
- as relações financeiras quantificáveis estabelecem-se com os sectores da Construção/Reparação Naval, da Actividade Portuária, do Ensino/Investigação e da Divulgação da Cultura Marítima. Com efeito, a partir do Orçamento 2009 pode-se constatar que cerca de 20% da despesa da Marinha foi aplicada no sector da Construção/Reparação Naval; 0,8% na Actividade Portuária; 0,04% no Ensino/Investigação e 0,17% no âmbito da Divulgação da Cultura Marítima.

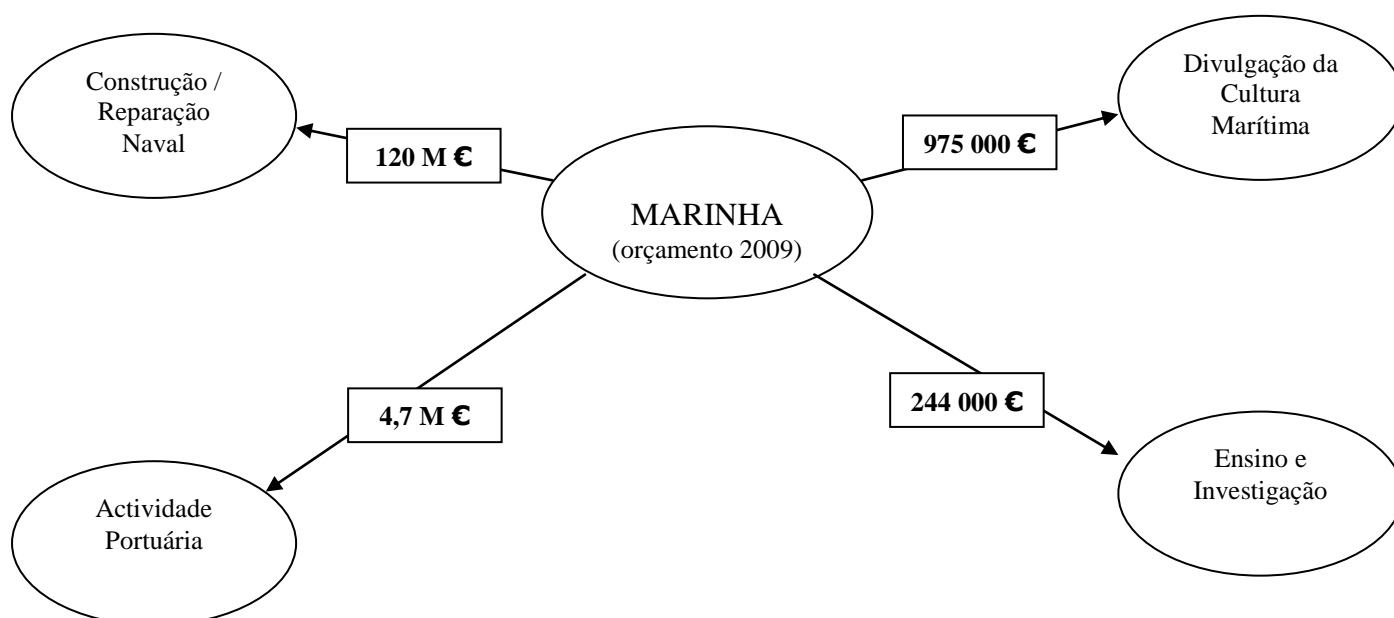


Figura 160. Aplicação sectorial (no interior do *Cluster*) da despesa da Marinha (Orçamento 2009)

De destacar a grande importância da ligação ao sector da Construção/Reparação Naval. O valor correspondente à despesa em actividade portuária não terá sido integralmente aplicado em portos nacionais. No Ensino e Investigação é de realçar a actividade do Instituto Hidrográfico (existindo ainda uma rubrica de *Estudos, pareceres, projectos e consultadoria*, dotada com 385 mil euros).

No contexto actual, a participação das forças navais portuguesas em missões multinacionais é importante para a afirmação e visibilidade externa do país, assim como a participação nacional em instâncias de segurança de âmbito internacional, sobretudo europeu. No entanto, tem de haver algum esforço e investimento para que a participação do país não seja apenas ao nível da cooperação em missões de protecção e segurança - é necessário que se invista numa participação mais activa em intervenções político-militares. Igualmente útil é perceber-se que a área de actuação da Marinha não é exclusivamente o espaço marítimo propriamente dito, pois como refere RIBEIRO (2003, pg. 81) *“para se actuar com eficácia no novo ambiente estratégico é necessária uma Marinha capaz de, em simultâneo, projectar forças no litoral e assegurar o controlo do mar em áreas muito distantes das suas bases.”* O futuro pede, pois, ao País uma Marinha que opere no mar e no litoral, que esteja cada vez mais apta a participar em operações de cooperação com outras nações e com as restantes forças de segurança internas, que a modernização dos meios permita um desempenho ao serviço do interesse público com qualidade crescente, que actue cada vez mais ao nível da protecção ambiental, que promova a investigação científica ao serviço do progresso e do desenvolvimento, que assuma um papel de crescente protagonismo em matéria de diplomacia externa.

1.2.7. ENERGIA E RECURSOS MINERAIS

“These are the basis for the following Vision for Ocean Energy: to realise, by 2020, the use of cost-competitive, environmentally sound ocean energy on a sustainable basis to provide a significant contribution to meeting future energy demands.”

www.iea-oceans.org

Actualmente, o mar é também considerado como *fonte* de energia e de recursos minerais, cujo valor global, em Portugal, está ainda por estimar, dado estar-se em fase de investigação, de conhecimento e de levantamento de recursos e potencialidades. Ao nível energético, destaca-se a possibilidade de exploração de petróleo e da energia das ondas e do vento *offshore*. Em relação aos recursos minerais, as possibilidades são vastíssimas e em muito estão dependentes da aprovação da proposta de alargamento da plataforma continental recentemente apresentada, representando um aumento da área do território nacional com importantes potencialidades a explorar.

Exploração de petróleo

A actividade de pesquisa e prospecção de petróleo na costa portuguesa é recente e é feita através de concessões. Existem, actualmente, quatro zonas de prospecção, nomeadamente:

- a Bacia Lusitânica (abrangendo o cabo Mondego, S. Pedro de Muel, Aljubarrota, Rio Maior e Torres Vedras), concessionada à empresa Mohave, em 2007;
- a Bacia de Peniche, concessionada ao consórcio Petrobras/Galp/Partex, em 2007;
- a Bacia do Alentejo, concessionada ao consórcio Hardman/Galp/Partex, em 2007, tendo sido cedida ao consórcio Petrobras/Galp, desde 2010;

- a Bacia do Algarve, com concessão já adjudicada mas ainda sem contrato assinado com o consórcio Repsol/RWE Dea.¹³⁶

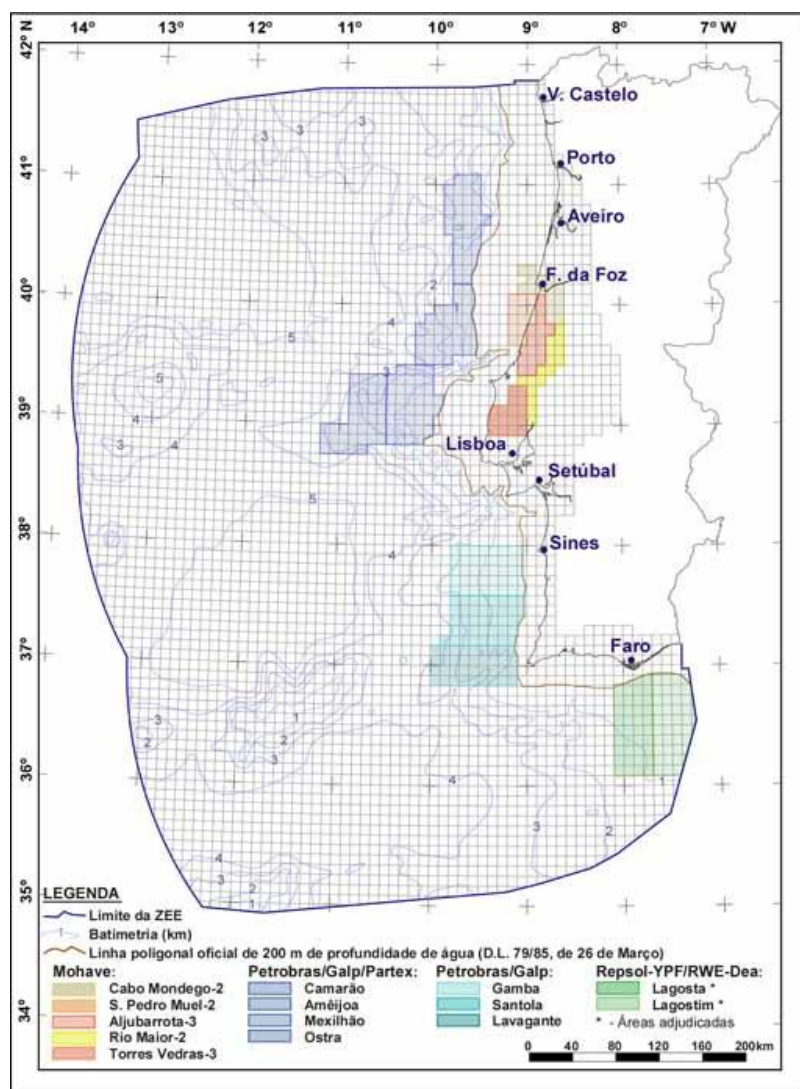


Figura 161. Zonas de concessão de prospecção de petróleo na costa portuguesa

Fonte: www.dgge.pt (em 10.2010)

Estes contratos de concessão, num total de 12 em 2007, significaram novo incremento da prospecção de petróleo no País, sendo reveladores das potencialidades que poderão daí surgir. Apesar desses investimentos, as bacias ainda não estão suficientemente avaliadas, embora as pesquisas desta natureza já existam em Portugal

¹³⁶ Dados disponíveis em www.dgge.pt (em Janeiro 2011).

desde o início do século XX, passando por épocas de maior incremento e por outras de estagnação. De qualquer modo, os indícios apontam no sentido da existência de petróleo no subsolo português, estando por determinar se a sua exploração apresenta viabilidade económica. DIAS CORREIA (2010, pg. 87) refere um estudo da SED STRAT GEOSCIENCE, segundo o qual *“...há 50% de probabilidades de os dois blocos detidos pela Mohave conterem 486,8 milhões de barris, o suficiente para abastecer o país durante quase cinco anos (...) Na análise mais pessimista da Sed Strat, existirão 18,2 milhões de barris de crude, o que ainda garante a viabilidade comercial do projecto”*. Estamos, pois, perante uma realidade que, ainda não definida, poderá desencadear o desenvolvimento de outros subsectores do *Cluster* (ainda que, nesta fase, a ligação mais acentuada seja com a investigação) e da economia nacional.

Energia das ondas

A incidência do vento em áreas vastas do oceano e por períodos longos de tempo ocasiona a deformação das massas de água superficiais, traduzida na sua ondulação. Este processo, que se desencadeia a partir da desigual recepção da energia solar na superfície terrestre, é hoje estudado em profundidade, na medida em que significa a possibilidade de obtenção de energia, num momento em que tanto se discute o futuro da sustentabilidade do planeta, as alterações climáticas, a escassez de recursos, a degradação ambiental... decorrentes, entre outras razões, do padrão actual de consumo energético a nível mundial.

Em Portugal, em 2005, era reconhecida pelo Governo, através de legislação específica, a necessidade de se reduzir a dependência energética do exterior, de se aumentar a capacidade de produção interna, nomeadamente a partir de fontes renováveis, de se reduzir o custo da energia, de se melhorar a eficiência energética e de se reduzir as emissões de CO₂. Surgia, assim, a Estratégia Nacional para a Energia, através da RESOLUÇÃO DO CONSELHO DE MINISTROS nº169/2005, com os objectivos de assegurar o abastecimento energético, de estimular a concorrência, ainda que salvaguardando a defesa dos consumidores, e de garantir a protecção ambiental. A importância desta política para o país era, então, comparada a *“...uma alavanca da economia, pela capacidade de criar condições concorrenciais favoráveis ao*

desenvolvimento de empresas modernas, eficientes e bem dimensionadas, pelo seu efeito potencial na redução do preço dos factores, pela sua capacidade em gerar novo investimento, pela oportunidade de poder suscitar o aparecimento de novos projectos industriais em áreas com uma elevada componente tecnológica e, também, pelas oportunidades que cria para o desenvolvimento de centros de competência nacionais” (Diário da República – I Série – B, Nº 204 de 24 Outubro 2005, pg. 6169). Impõe-se, neste contexto, uma substituição gradual das fontes energéticas tradicionais pelas chamadas fontes “alternativas”. O sol, o vento, a água, o mar... ganham, assim, uma importância crescente, em matéria de produção de energia, qualquer que seja a escala de análise, não descurando, naturalmente, as especificidades e condicionantes que o território imprime ao seu aproveitamento.

A obtenção de energia a partir das águas do mar pode ser feita através das ondas, das marés e das correntes. No artigo 3º do Decreto-Lei nº 5/2008 de 8 Janeiro, pode ler-se que o aproveitamento da energia das ondas consiste na “...*transformação da energia das ondas noutras formas de energia de maneira a poderem ser aproveitadas nas actividades humanas.*” Os dispositivos para a obtenção deste tipo de energia podem ser colocados na costa (*onshore*), em águas pouco profundas (*nearshore*) ou ao largo, em águas mais profundas (*offshore*). Os dispositivos costeiros têm algumas limitações, como as que resultam da sua localização, do impacto ambiental e visual e da redução da sua potência geradora de energia. Já os flutuantes, ao largo, têm um menor impacto visual mas acarretam maiores dificuldades ao nível da manutenção, transporte de energia para a costa e procedimento de ancoragem ao fundo. Em Portugal, país pioneiro ao nível da investigação nesta matéria, as condições físicas apenas possibilitam a produção energética a partir das ondas. Com efeito, o País beneficia de um conjunto de aspectos favoráveis a essa exploração, nomeadamente: a abundância do recurso; a dimensão da plataforma continental; a concentração de população, actividades e infra-estruturas perto da costa; a localização (costeira) dos estaleiros e a existência de portos; a densidade da rede eléctrica na faixa costeira, entre outros. A possibilidade de exploração deste recurso no País decorre, naturalmente, da sua localização geográfica. Aliás, as latitudes médias (zonas temperadas) do planeta, devido à incidência regular e constante de ventos do

quadrante Oeste, são as mais favorecidas por condições de ondulação adequadas à exploração energética.

De acordo com o Relatório da COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS (2004), o aproveitamento energético das ondas poderá ocorrer onde o fluxo de energia por metro de frente de onda seja superior a 15 KW/m. Em Portugal, a extensão de costa com condições para esse aproveitamento situa-se, de acordo com o mesmo relatório, entre os 250 e os 350 Km, sendo possível obter-se, dessa forma, cerca de 20% da electricidade consumida no País. O relatório da WAVE ENERGY CENTRE (2004) identifica as *zonas potencialmente utilizáveis que poderão ser possíveis zonas de concessão para instalação de parques de energia das ondas* (pg. 31/32), distinguindo:

- as *Zonas prioritárias* (integrando os troços entre Caminha e Viana do Castelo; entre Viana do Castelo e Póvoa de Varzim; entre Aveiro e Figueira da Foz; entre Figueira da Foz e Nazaré; entre Nazaré e Peniche; entre Peniche e Cascais; entre Sesimbra e Sines);
- as *Zonas de segunda prioridade* (entre Douro e Aveiro);
- as *Zonas de segunda fase* (entre Sines e Sagres).

Nas *zonas de segunda prioridade* poderão surgir incompatibilidades com outras actividades como a pesca. Nas *zonas de segunda fase*, incluem-se áreas que apresentam algumas dificuldades/obstáculos, como a ligação à rede eléctrica, que comprometem o avanço numa primeira fase.

O governo português, na sequência da promoção das energias renováveis, tem incentivado a produção energética a partir das ondas através da promulgação de legislação com aplicação ao sector, como é exemplo o já referido Decreto-Lei nº5/2008 de 8 de Janeiro, que no seu artigo 4º define uma *Zona piloto* que “...constitui o espaço marítimo delimitado sob soberania ou jurisdição nacional em águas de profundidade superior a 30 m (offshore) no qual se pretende fomentar a produção de energia eléctrica com base na energia das ondas...”. Com este diploma, pretendia-se que nesta *Zona*, localizada entre S. Pedro de Muel e Pedrógão, numa extensão de cerca de 300 Km², a principal actividade fosse a produção de electricidade a partir das ondas do mar, estimando-se que um corredor de ligação à subestação de ligação eléctrica da rede pública integrasse a referida *Zona*. À semelhança das restantes concessões das

redes energéticas existentes no País, entendeu o governo que esta *Zona piloto* deveria ser gerida por uma entidade que, entretanto, ainda não foi criada. Em 15 de Dezembro desse ano (2008) seria promulgado o Decreto – Lei nº 238/2008 (do Ministério da Economia e Inovação) que definia as bases da concessão e o respectivo regime jurídico. Esta concessão inclui, de acordo com o nº 2 do Anexo I, Capítulo I – Disposições Gerais – Base I, do referido diploma, “...a autorização para a utilização da faixa correspondente ao corredor para implantação das infra-estruturas para ligação à rede eléctrica pública e a utilização de recursos hídricos do domínio público hídrico em regime de concessão...bem como a fiscalização da utilização por terceiros dos recursos hídricos que sejam necessários para a produção de energia eléctrica a partir da energia das ondas.” Esta concessão está prevista para um período de 45 anos.

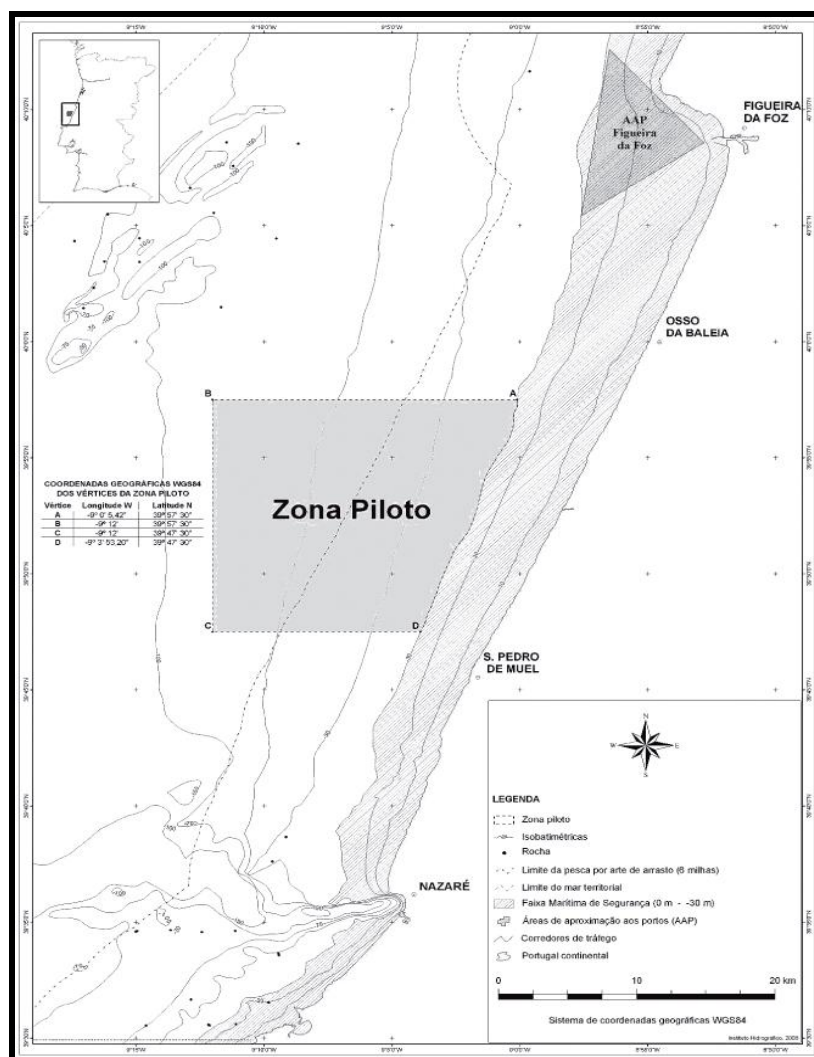


Figura 162. Zona Piloto para obtenção de energia a partir das ondas

(DL nº5/2008 de 8 de Janeiro)

Um ano antes, em 2007, seria publicado o Decreto – Lei nº 225/2007 de 31 de Maio (do Ministério da Economia e da Inovação), estabelecendo a obrigatoriedade de se elaborarem estudos de impacto ambiental antes dos licenciamentos de projectos que envolvam a produção energética através de fontes renováveis e a criação do Observatório das Energias Renováveis, cujo objectivo era o de acompanhar e monitorizar a produção de energia eléctrica a partir de fontes renováveis.

A pesquisa na área da exploração da energia das ondas do mar surgiu nos anos 40, no Japão, sendo os primeiros equipamentos fabricados e comercializados nos anos 60. Seria na década de 70, e principalmente após o choque petrolífero, que se dariam importantes avanços com o crescente interesse nas energias renováveis e na produção energética a partir de fontes limpas e inesgotáveis. Nos anos que se seguiram, assistiu-se a um despoletar de projectos desta natureza pela Europa e Ásia. Este desenvolvimento conduziu a que a Comissão Europeia integrasse a energia das ondas no seu programa de investigação e desenvolvimento das energias renováveis no início da década de 90. A aposta no sector é hoje uma realidade na América do Norte e do Sul, na Austrália, Nova Zelândia, etc. Não obstante os progressos verificados um pouco por todo o mundo, foi em Portugal, mais precisamente na ilha do Pico, que surgiu a primeira central de energia das ondas ligada à rede eléctrica. A sua concepção foi nacional, tendo participado no projecto institutos como o Instituto Superior Técnico (IST) e o Instituto Nacional de Engenharia e Tecnologia Industrial (INETI), e empresas como a EDP e a EFACEC, entre outras. Seria, assim, no país que possui a mais extensa ZEE da UE que surgiria a primeira estrutura de aproveitamento energético das ondas nos finais da década de 90 e, ainda que não isenta de problemas, mantém-se em funcionamento. No território do continente, estão em desenvolvimento e em fase de teste os seguintes projectos (RIBEIRO, 2010, pg. 163): *Archimedes Wave Swing (AWS)*; *Wave Dragon*; *Pelamis*; *Aqua Buoy* e *OPT – Power Buoy Technology*, todos eles dispositivos flutuantes alguns totalmente submersos, sendo o *Pelamis* uma estrutura semi-submersa. O primeiro projecto de transformação de energia mecânica das ondas em energia eléctrica foi precisamente com o *Pelamis*, tendo sido colocadas inicialmente três estruturas ao largo da Póvoa de Varzim, das quais duas terão sido retiradas passado pouco tempo.

A investigação nesta matéria tem sido, no caso português, desenvolvida pelo IST (desde 1977) e pelo INETI (desde 1981). Mais recentemente, em 2003, surgiu o WAVE ENERGY CENTRE - Centro de Energia das Ondas, associação privada sem fins lucrativos, cuja missão é promover e desenvolver a utilização da energia das ondas, dando apoio a instituições, empresas e órgãos de poder e procurando cooperar com entidades estrangeiras com ligação à área. Além do apoio a projectos nacionais e estrangeiros, o Centro desenvolve também investigação, tendo actualmente em curso alguns projectos, como o WAVETRAIN2 (2008-2012); CORES (2008-2011) e o EQUIMAR (2008-2011). Desde a utilização da energia das ondas na actividade industrial, à criação de componentes, à monitorização acústica desta forma de energia, ao desempenho e impacte ambiental até questões de planeamento e marketing são áreas contempladas nos projectos actuais desenvolvidos pelo Centro. São associadas do Centro várias empresas, como a EDP, a GALP ou a MARTIFER, por exemplo, e outras ligadas ao ramo, de construção de obras marítimas, consultores, a EFACEC, responsável por uma parte do equipamento da central do Pico, instituições de investigação, como o INETI ou o IST.

No Relatório da COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS são identificados como pontos fortes deste sector no País:

- as condições naturais favoráveis (à instalação de parques de dispositivos de produção de energia das ondas);
- a fácil ligação à rede eléctrica nacional, que se apresenta mais densa junto à costa, e a localização de portos e estaleiros, próxima dos locais de produção energética;
- o investimento que tem vindo a ser realizado em investigação, tecnologia e formação.

Existem, ainda, outros como as infra-estruturas de suporte, nomeadamente para a montagem e instalação de equipamentos, tudo isto num contexto da promoção de utilização das fontes de energia renováveis para a produção de electricidade no país. O WAVE ENERGY CENTRE (2004) reconhece que os impactos potenciais do aproveitamento da energia das ondas em Portugal se processam a dois níveis:

- impacto energético (com a produção de energia eléctrica para o consumo interno);

- impacto sócio-económico (com as oportunidades que se poderão criar para determinados sectores nacionais, no âmbito da construção dos equipamentos e estruturas em si, da produção dos componentes eléctricos e mecânicos, da prestação de serviços... podendo a incorporação nacional vir a ser “entre os 50 e os 75%” e os postos de trabalho a atingir os 7 000, WAVE ENERGY CENTRE, 2004, pg. 38).

Apesar disso, existem algumas limitações em matéria de inovação tecnológica, de rentabilidade económica e da limitada capacidade dos industriais portugueses em investir no sector.

A nível internacional, destaca-se a IEA / OES - *International Energy Agency / Ocean Energy System*, de que Portugal faz parte, cuja missão é incentivar e coordenar a investigação sobre a energia do oceano, fomentando a cooperação internacional e a partilha de conhecimento e experiências. Pretende-se, pois, que o conhecimento seja colocado ao dispor do progresso e da evolução nesta matéria. Pela sua complexidade e abrangência, o sector energético pode ser entendido como um ramo do *Cluster* do Mar ou antes como um *Cluster* industrial em si. No artigo 3º do Decreto-Lei nº 5/2008 de 8 de Janeiro, é entendido por *Cluster* industrial “o conjunto de actividades de empresas com competências tecnológicas específicas que fornecem equipamentos, componentes ou serviços para o fabrico e exploração de equipamentos destinados à produção de energia eléctrica a partir da energia das ondas”. Neste sentido podemos assumir este subsector da “Energia das Ondas” como um *Cluster*, sendo fundamental, para se aproveitar a energia transportada pelas ondas do oceano, criar as condições que sustentem o desenvolvimento de uma indústria nacional que, sendo fornecedora de equipamentos e serviços, seja simultaneamente competitiva à escala internacional. Como é referido na Estratégia Nacional para a Energia, o “desenvolvimento de uma indústria fornecedora de bens de equipamento e de serviços para as energias renováveis, se for bem sucedido, poderá ser uma resposta às necessidades de crescimento e de modernização do País e, bem assim, potenciar as exportações portuguesas, à semelhança do que já aconteceu noutros países” (Resolução do Conselho de Ministros nº169/2005, Diário da República – I Série – B, Nº 204 de 24 de Outubro 2005, pg. 6170). Havendo boas perspectivas de investimento estrangeiro para o sector, a sua inclusão num *Cluster* do mar é absolutamente pertinente e adequado,

pelo grande potencial que representa em matéria de desenvolvimento e de oportunidades económicas, sendo, para isso, essencial que o país detenha a tecnologia necessária e que produza valor em sectores conexos.

Energia eólica

Ainda no âmbito do potencial energético do mar, existe a produção a partir da força do vento – a energia eólica. Fazendo parte do grupo de energias renováveis, é-lhe reconhecida grande importância actual, na medida em que está associada a um impacto ambiental reduzido, à utilização de tecnologia “amiga” do ambiente e é inesgotável, permitindo reduzir a dependência das fontes tradicionais, com todas as vantagens principalmente económicas que isso acarreta para o país. Há uns séculos, era essa energia que movimentava os barcos lusos que, “ao sabor do vento” percorriam os mares, esse mesmo vento que, em terra, fazia girar as velas dos moinhos e, desse modo, moía o cereal produzindo a farinha necessária ao fabrico do pão, por exemplo. Actualmente, os parques de aerogeradores são como que uma nova versão dos velhos edifícios arredondados que, em lugares altos, procuravam aproveitar a vantagem que o vento proporcionava. Sendo o litoral e as zonas *offshore* lugares igualmente favorecidos com a ocorrência de ventos, tem-se procurado aproveitar essa energia através da colocação de dispositivos de produção energética. O tipo de estruturas, de investimento e de custos é totalmente diferente quando se compara um parque eólico instalado em terra com outro instalado offshore. Apesar de o investimento nos parques eólicos no mar ser muito superior ao dos construídos em terra, a produção de energia é aí bastante mais elevada, compensando o custo mais alto. Durante muito tempo, este potencial esteve subaproveitado, por falta de conhecimento e de incentivos, assim como pela falta de sensibilização para os problemas ambientais. Nos últimos anos, no entanto, têm-se verificado alguns progressos, sendo “...evidente a necessidade de acelerar o ritmo de implantação da tecnologia eólica, mobilizando vontades, agilizando processos, eliminando burocracias desnecessárias e adaptando, se necessário, mecanismos de incentivo”, COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS (2004, pg. 227). Esta e outras fontes de energias renováveis assumem, hoje em dia, uma importância muito significativa, na medida em

que ao país é pedido o cumprimento de acordos estabelecidos em matéria ambiental, traduzidos por exemplo pelo compromisso de aumento da quota das energias renováveis no contexto do consumo energético total. Alguns condicionalismos físicos limitam o avanço da implantação de parques eólicos no *offshore*, como o relevo do fundo marinho (profundidade elevada da plataforma continental) e as condições climáticas e consequentes condições de ondulação¹³⁷. Ainda que os estudos nesta matéria não sejam muitos nem muito profundos, já existem dados que permitem identificar algumas áreas da plataforma continental propícias à instalação de parques eólicos, a saber: a norte do Cabo Espichel, destacando-se nesta área a compreendida entre Matosinhos e a Figueira da Foz, pelo elevado potencial que aí existe, e na costa algarvia. Apesar do muito maior potencial energético que o vento tem (30 mil mega watts no *offshore*, contra os 15 mega watts das ondas e marés, dados estimados para 2009)¹³⁸, a energia das ondas é a que actualmente mais interesse reúne junto das entidades promotoras.

Em síntese, a produção de energia eólica *offshore* em Portugal anda associada a inúmeras vantagens para o país, nomeadamente pelas condições físicas propícias que aqui encontra, pelos menores prejuízo ambientais que produz, pela facilidade de escoamento de energia para os grandes centros urbanos e industriais do país, junto ao litoral, pelos custos de produção bastante mais competitivos face a outras fontes exploratórias de energia, pela maior estabilidade de preços energéticos que permite e pela possibilidade de outras utilizações nas instalações de produção (energética). No entanto, não há ainda capacidade instalada de aproveitamento de todo o potencial existente a este nível, nomeadamente pela localização, em profundidade, dos equipamentos que constituem os parques eólicos. Também se podem apontar como aspectos menos favoráveis, o impacto visual dos aerogeradores, que levantam vozes opostas à sua implementação, a interferência nas rotas migratórias de aves, a possibilidade de interferirem também com a actividade piscatória, a ocorrência de situações de dificuldade de transporte de energia para terra e, como se referiu antes,

¹³⁷ “...em Portugal, não parece que essa opção seja atractiva, face à forte intensidade da ondulação que, por vezes, atinge as costas continentais e insulares, a que acresce, também negativamente, o forte declive dos fundos”, SAER (2009, pg. 243).

¹³⁸ SAER (2009, pg. 243).

os elevados investimentos de construção e manutenção que superam os montantes aplicados em terra para o mesmo fim.

Recursos minerais

Segundo BARRIGA e SANTOS (2010, pg. 90-93) dos recursos dos fundos marinhos, ainda muito por explorar, destacam-se o petróleo e o gás natural, os microorganismos e biomoléculas (aplicados nas indústrias farmacêuticas e de biotecnologia e em áreas como a alimentação, a cosmética, a biologia molecular, detergentes...), os hidratos de metano (com grande potencial energético), os nódulos e crostas metalíferas e os sulfuretos maciços (fonte de metais, como cobre, zinco, ouro, prata, etc.). É apenas um exemplo de uma abordagem às riquezas do fundo mar que muitos crêem estar pior conhecidas do que a superfície lunar. Desde a obtenção de metais preciosos, à produção de energia, os recursos minerais existentes no subsolo marinho têm um potencial enorme na medida em que poderão desencadear o desenvolvimento de numerosos sectores e, por isso, assumir um papel relevante na economia e no *Cluster* do mar. Por exemplo, DIAS CORREIA (2010) refere que estudos levados a cabo na ZEE portuguesa mostraram que existem percentagens de cobalto idênticas às existentes nas montanhas submarinas do Pacífico.

O estudo da ZEE, e áreas contíguas do fundo marinho, conheceu um avanço notável nos últimos anos, fruto do projecto de extensão da plataforma continental, apresentado à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC), comissão criada no âmbito da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), que analisa as propostas de extensão dos limites das plataformas continentais apresentadas pelos diferentes países. Com efeito, a CNUDM, assinada em 1982, reconhece aos estados costeiros o direito de reclamar a soberania além do limite da sua ZEE¹³⁹, ou seja, das 200 milhas, baseado numa delimitação e argumentação científicas, sujeitas a apreciação e aprovação pela CLPC. Uma vez terminado este processo o *“Estado costeiro deve depositar junto do Secretário-Geral das Nações*

¹³⁹ O artigo 77º da CNUDM *“determina que os Estados costeiros têm direitos soberanos para a prospecção e exploração económica dos recursos naturais da plataforma continental e o direito exclusivo de autorizar as sondagens e perfurações qualquer que seja o seu objectivo.”*

Resolução do Conselho de Ministros nº 9/2005

Unidas mapas e informações pertinentes, incluindo dados geodésicos, que descrevam permanentemente os limites exteriores da sua Plataforma Continental” (CNUDM, artigo 76º, nº9). O Governo português, usufruindo deste direito, criou, em 1998, a Comissão Interministerial para a Delimitação da Plataforma Continental, que viria a propor a criação de um “grupo de missão” para a elaboração efectiva da proposta de extensão da plataforma continental. Assim, a Resolução de Conselho de Ministros nº9/2005 de 17 de Janeiro cria a Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental (EMEPC), sob a dependência do Ministro de Estado, da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar, com o objectivo de preparar essa proposta de extensão da plataforma continental, além das 200 milhas náuticas, apresentada à CLPC em Maio de 2009. Os objectivos da criação dessa Estrutura foram:

- a) “Conhecer as características geológicas e hidrográficas do fundo submarino ao largo de modo a poder vir a fundamentar a pretensão de Portugal em alargar os limites da sua plataforma continental para além das 200 milhas náuticas...;*
- b) Definir os limites da plataforma continental de Portugal, para submeter à aprovação da CLPC, em conformidade com o previsto na CNUDM;*
- c) Criar um dicionário de dados oceanográficos...;*
- d) Promover o desenvolvimento de projectos de investigação e desenvolvimento...;*
- e) Reforçar o corpo científico nacional...;*
- f) Promover a publicação de um atlas de dados e informação do projecto de extensão da plataforma continental de Portugal;*
- g) Fomentar a participação de jovens estudantes e investigadores no projecto de extensão da plataforma continental...”.*

(Resolução do Conselho de Ministros nº9/2005)

O projecto de alargamento da plataforma continental portuguesa, contempla uma área compreendida entre o limite da sua ZEE e 350 milhas náuticas *“medidas a partir de uma linha base ou até uma distância que não exceda 100 Milhas náuticas da isobatimétrica de 2500 metros”* (EMEPC)¹⁴⁰. O aumento da área da plataforma

¹⁴⁰ Fonte: www.emepc.gov.pt

continental será, assim, de cerca 2 milhões de Km² (dos actuais 1,7 passar-se-á a 3,6 milhões Km²).

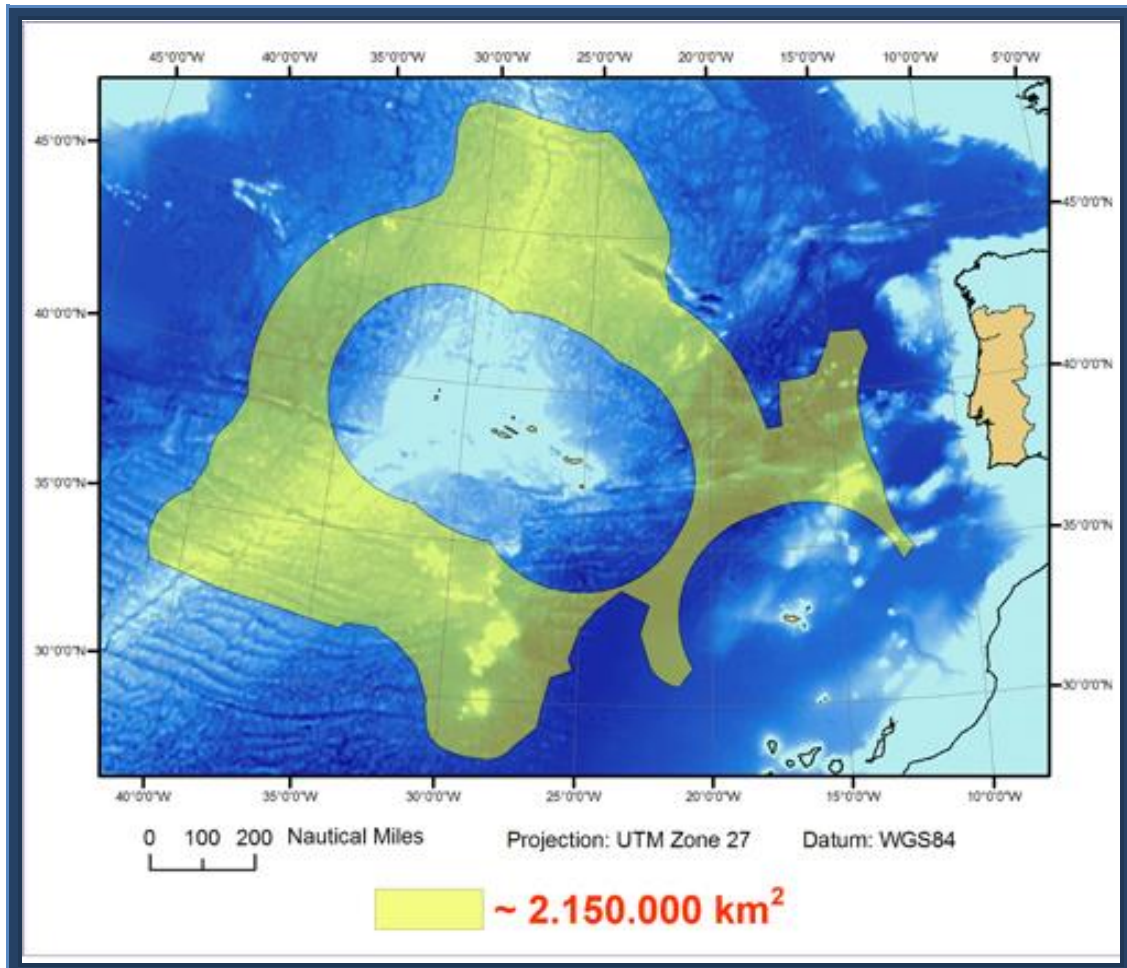


Figura 163. Limites exteriores da extensão da Plataforma Continental Portuguesa

Fonte: Disponível em www.emepc.gov.pt (em 09.2010)

A importância deste projecto prende-se com as oportunidades criadas para Portugal ao nível de uma maior “*projecção internacional*” e “*afirmação estratégica*” em matérias relacionadas com os oceanos, de contributo para o “*desenvolvimento científico*” do país, com investimentos em I&D, e com significativos “*impactes socio-económicos*”, sendo, por isso, numa perspectiva de futuro um “*legado*” para as gerações vindouras e para o país que, cada vez mais, se assumirá como nação marítima

(EMEPC). Em termos globais, significa um aumento da área de território sobre a qual Portugal pode exercer direitos de soberania em relação à exploração de recursos, o que, em consequência, se poderá traduzir na criação de novas oportunidades económicas (com a provável exploração de recursos minerais e energéticos diversificados).

Este projecto permitiu um progresso notável em matéria de conhecimento dos fundos marinhos nacionais, para o qual contribuíram os navios da Marinha portuguesa, e de inovação tecnológica, ao nível dos equipamentos utilizados, assim como uma equipa multidisciplinar envolvendo cientistas e especialistas de diversas áreas do conhecimento. A aceitação do projecto de extensão, pelas Nações Unidas, significará a (possibilidade de) afirmação, europeia e mundial, de Portugal como nação marítima; o acesso a recursos minerais cujo valor é ainda incalculável; a dinamização do *Cluster*, pelos subsectores envolvidos; a possibilidade de unir o disperso território nacional. DIAS CORREIA (2010) procura medir o valor da expansão do território que está em causa com o projecto, classificando de *intangível* o valor que advém da maior projecção internacional e afirmação estratégica do país, do avanço do conhecimento científico e da dinamização da cooperação institucional e com países de língua portuguesa. Como *valor tangível*, o autor considera os benefícios económicos e sociais que decorrerão da exploração das riquezas do fundo do mar (e dos “*benefícios ao nível da economia, da biotecnologia e da saúde*”, pg. 339). O futuro de Portugal pode, pois, passar por estas vantagens e oportunidades criadas no âmbito do aumento da sua área territorial no mar.

1.3. A DIMENSÃO CIENTÍFICO – CULTURAL DO MAR

1.3.1. ENSINO E INVESTIGAÇÃO

“Em termos de Ensino e Formação, é evidente que o processo de crescimento das actividades económicas do Hypercluster requer a existência de recursos humanos com formação específica adequada, qualidade intrínseca e motivação proporcionada por carreiras atraentes.”

SAER (2009)

O ensino e a investigação aplicada aos sectores marítimos é um dos componentes centrais do *Cluster* do mar, sendo transversal a praticamente todos os outros. Com efeito, o desenvolvimento e o progresso que se pretendem para todos os sectores envolvidos em muito dependem da inovação tecnológica e do conhecimento científico e, por isso, do investimento que a esse nível é feito.

Não é recente a percepção de que para se gerir e aproveitar melhor os recursos é necessário, em primeiro lugar, conhecê-los. Em Portugal, os primeiros estudos marítimos, inicialmente dedicados exclusivamente às espécies marinhas, datam do século XIX. Foi o próprio rei D. Carlos que, manifestando grande interesse pelas ciências do mar, em particular pela fauna marinha, desencadeou e impulsionou o estudo oceanográfico no país. A este propósito, refere ALMAÇA (2003, pg 309): *“Nas suas publicações, D. Carlos explicou os objectivos das campanhas oceanográficas iniciadas em 1896: o estudo metódico e racional do mar que banha a nossa costa”*, dando prioridade ao estudo dos peixes, com o objectivo de se retirar melhor rendimento das pescarias.

Volvido mais de um século, a investigação marítima continua, essencialmente, dedicada aos recursos biológicos ou aos processos geológicos costeiros, o que no estudo da SAER (2009, pg. 324) se considera *“...compreensível tendo em conta a menor exigência de meios e plataformas de investigação, e a maior procura de I&D aplicada que a gestão e exploração dessas zonas costeiras gera.”* Existem, naturalmente, outras áreas com crescente interesse e potencial, algumas relativamente recentes, mas cujo

corpo de investigação é (ainda) restrito. O estudo dos efeitos das alterações climáticas sobre as áreas costeiras, os avanços em matéria de engenharia e arquitectura naval, o aproveitamento de energias renováveis em offshore, as comunicações submarinas... são alguns desses exemplos. No relatório do CONSELHO ECONÓMICO E SOCIAL (2008) sugere-se que o Estado deve estimular e promover a investigação sobre o mar, nomeadamente nas áreas dos recursos biológicos, dos recursos dos fundos marinhos, da biotecnologia marinha e da exploração energética. Atribui-se importância estratégica à investigação na medida em que a *“...capacidade negocial do nosso país, em particular nas instituições comunitárias, está fundamentalmente dependente do conhecimento que as autoridades portuguesas disponham sobre os recursos biológicos existentes”*, CONSELHO ECONÓMICO E SOCIAL (2008, pg. 30). Para isso, é necessário que se desenvolvam mecanismos de investigação autónomos, dos programas e fundos comunitários, que se envolvam outros investigadores além dos altamente qualificados, que a investigação levada a cabo produza efeitos positivos nos agentes que intervêm no sector (marítimo) e que esta seja eficazmente divulgada e, sobretudo, aplicada.

Também o relatório da COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS (2004) destaca o papel da investigação no desenvolvimento dos sectores relacionados com o mar, manifesto na definição de dois dos seus objectivos estratégicos: *“Assegurar o conhecimento e a protecção do oceano”* e *“Assumir uma posição de destaque e especialização em assuntos do oceano”*. O primeiro objectivo assenta, entre outros vectores estratégicos, em *“Promover um Quadro Coerente de Formação e Investigação Científico-Tecnológica”* e *“Criar um Sistema Integrado de Recolha de Dados, Gestão da Informação e Monitorização do Oceano”*. Do segundo, destaca-se o vector estratégico *“Desenvolver o conhecimento científico e tecnológico em assuntos do Oceano”*, através da promoção de *“centros especializados de investigação, conhecimento, formação e inovação científico-tecnológica”* e da *“transferência de conhecimento e tecnologia numa perspectiva de sustentabilidade”*. Através do conhecimento procura-se, assim, que o aproveitamento e utilização dos recursos sejam mais eficientes, promovendo o crescimento e desenvolvimento dos sectores que deles dependem, e, simultaneamente, que a posição do país, num contexto de relações externas, seja de notoriedade nos assuntos do mar. A perspectiva que aqui se defende é, pois, norteadas

pela premissa que à detenção do conhecimento anda associada a detenção de poder (de decisão, negocial, de influência...).

Nos últimos anos, alguns passos foram dados no sentido de alertar e despertar para a importância dos assuntos do mar. Estamos cientes que foram determinantes para um crescendo de interesse que se vem acentuando por parte de investigadores, académicos e não só. O pontapé de saída foi dado, em 1998, com a publicação do Relatório da Comissão Mundial Independente para os Oceanos, seguindo-se outros passos importantes como a criação da Comissão Estratégica dos Oceanos que publicou, em 2004, um relatório com propostas e recomendações para os diversos sectores marítimos. Em 2005 seriam criadas as duas Estruturas de Missão – a de Extensão da Plataforma Continental (EMEPC) e a dos Assuntos do Mar (EMAM). Esta última apresentaria, em 2006, a Estratégia Nacional para o Mar (Resolução do Conselho de Ministros nº 163/2006), assente em três pilares estratégicos, sendo um deles o conhecimento. De entre oito acções estratégicas que sustentam a Estratégia, destacam-se: *“a promoção do ensino e divulgação nas escolas de actividades ligadas ao mar”*, a *“promoção de Portugal como um centro de excelência de investigação das ciências do mar da Europa”* e a *“aposta nas novas tecnologias aplicadas às actividades marítimas”*. Ou seja, a efectiva implementação da Estratégia Nacional para o Mar, encontra nesta componente do *Cluster* – ensino e investigação – uma alavanca de desenvolvimento, essencial para a promoção das restantes actividades, na medida em que *“...só através de uma aposta coerente e sustentada na investigação científica e no desenvolvimento de novas tecnologias aplicadas ao oceano e às zonas costeiras é possível criar uma base sólida para as decisões de governação, numa perspectiva de desenvolvimento sustentável e de gestão integrada”*, reconhecendo-se que *“...a formação, a educação, a sensibilização, a difusão da informação e o acesso a ela, bem como o uso de indicadores objectivos de suporte às várias políticas sectoriais e intersectoriais, são certamente os melhores factores de credibilidade e dinamização do investimento, público e privado, nas actividades relacionadas com o mar”* (Resolução do Conselho de Ministros nº 163/2006). Um outro passo importante foi a elaboração do estudo sobre o *Hypercluster da Economia do Mar*, em 2009, pela SAER, a partir do qual foi dinamizado o *Fórum Empresarial da Economia do Mar* que conta já com mais

de 60 associados, das diversas áreas marítimas, e envolvendo empresas, Universidades, Câmaras Municipais, etc. o que pode vir a significar o arranque efectivo do *Cluster* marítimo português.

Já em 2000, o CESE - CONSELHO PARA A COOPERAÇÃO ENSINO SUPERIOR – EMPRESA (pg. 40) defendia que *“Em Portugal, pela sua vasta área oceânica e posicionamento geo-estratégico, a inovação tecnológica nas Ciências e Tecnologias do Mar tem um lugar assegurado.”* No entanto, limitações decorrentes da dimensão das empresas e da formação, impõem restrições à utilização ou promoção das novas tecnologias, apesar de *“existirem centros de excelência quer a nível de empresas quer a nível universitário ou estatal que sobressaem pela sua qualidade e capacidade de inovação”*, CESE (2000, pg. 41). A instituição que no nosso país mais tem sobressaído, em matéria de investigação marítima, é o Instituto Hidrográfico (criado pelo Decreto-lei n.º 43177 de 22 de Setembro de 1960). Com 50 anos de existência, e sendo um Órgão Central de Administração e Direcção da Marinha, com autonomia administrativa e financeira e funcionando na directa dependência do Chefe do Estado-Maior da Armada, o Instituto Hidrográfico (IH) é um centro de referência ao nível do conhecimento e da investigação do mar. Desenvolve a sua actividade em torno da ciência e da técnica, na promoção do desenvolvimento científico e tecnológico aplicado ao mar. Dispõe, para isso, de vários serviços ligados à Navegação, Hidrografia, Oceanografia, Geologia Marinha, Química e Poluição do Meio Marinho e aos Sistemas de Informação Geográfica. O IH tem inúmeras parcerias com universidades, centros de investigação, institutos, etc., estando envolvido em numerosos projectos, como entidade coordenadora ou parceira, dos quais se referem três, a título exemplificativo, a saber:

- o Projecto *“Plataforma dos Açores - Processos geoquímicos da plataforma dos Açores”*, que tem como instituição coordenadora o IH e como parceiros a Universidade de Aveiro e a EMEPC. Tendo iniciado em 2007, foi concluído em 2010, com os objectivos de conhecer os níveis e a reactividade de metais na zona, assim como os processos biogeoquímicos nos sedimentos e de avaliar a importância das trocas de metais entre o sedimento e a água;
- o projecto *“AQUASIG”*, coordenado pela Agência Cascais Atlântico e financiado pelo QREN, tem como parceiros o IH e a FCUL. Teve início em 2008 e o seu termo em 2010.

Pretendeu-se avaliar a qualidade ecológica das águas costeiras do Concelho de Cascais e estudar os processos costeiros que modelam a dinâmica da massa de água ao longo da costa do município;

- o projecto “RAIA – *Observatório oceânico da margem ibérica*”, coordenado pela MeteoGalicia, tem como parceiros o IH, a Universidade de Vigo, o CIMAR, a Universidade de Aveiro, a FCUP, o INEGI, o IIM, o CETMAR, entre outros. Tendo iniciado em 2009, durará até 2012. Os seus principais objectivos são: estabelecer um sistema de monitorização na área de fronteira Norte de Portugal/Galiza, sistematizar a informação recolhida, de forma a se desenvolverem planos de gestão e se estudarem as potencialidades futuras, contribuir para a formulação de uma abordagem inovadora ao nível do planeamento, gestão e conservação da área marítima e analisar as potencialidades de um *Cluster* marítimo, nomeadamente ao nível do seu impacto no PIB e no emprego qualificado.

Entre outros projectos que coordena ou em que coopera com outras entidades, o IH participa, ainda, em dois projectos de âmbito europeu: o SEADATANET e o HERMES. O primeiro – SEADATANET (*Plan for Pan-European Infrastructure for Ocean & Marine Data Management for on line Integrated Data access to distributed heterogeneous systems*), tem como objectivos permitir o acesso a dados de observação dos oceanos, desenvolver um sistema eficiente de gestão desses dados e assegurar a sua longevidade e manutenção. Sendo coordenado pelo IFREMER (*Institut Français de Recherche pour L'exploitation de la Mer*), nele participam dezenas de institutos e centros de dados de 35 países. Tendo iniciado em 2006, prolongar-se-á até 2011. O HERMES (*Hotspot Ecosystems Research on the Marginal European Seas*), que tendo começado em Abril de 2005, foi concluído, no mesmo mês de 2009, tinha como objectivos conhecer os ecossistemas marinhos profundos ao longo da margem continental europeia, abrangendo o estudo das vertentes, do transporte de sedimentos no fundo, o efeito dos canhões submarinos na criação de fluxos de sedimentos, entre outros. A *National Oceanographic Center Southampton* foi quem coordenou este projecto, tendo participado 36 instituições de vários países europeus.

Além do IH, existem muitas outras entidades que, em Portugal, fazem investigação em áreas relacionadas, directa ou indirectamente, com o mar. Ao nível do ensino universitário e politécnico, por exemplo, destacam-se:

- o Departamento de Produção Aquática do Instituto de Ciências Biomédicas Abel Salazar, da Universidade do Porto;
- o Departamento de Geociências – Unidade de Investigação do Centro de Estudos do Ambiente e Mar, da Universidade de Aveiro;
- a Escola Superior de Tecnologia do Mar de Peniche, do Instituto Politécnico de Leiria;
- a Secção Autónoma de Engenharia Naval do Instituto Superior Técnico, da Universidade Técnica de Lisboa;
- a Faculdade de Ciências do Mar e do Ambiente, da Universidade do Algarve;
- o Departamento de Oceanografia e Pescas (DOP), da Universidade dos Açores.

Este último tem tido, até mesmo à escala internacional, um papel de relevo em matéria de investigação marítima. Foi criado em 1976, tem sede na Horta e o seu campus no Faial. Tem como lema *“o conhecimento científico, a conservação da vida marinha e o uso sustentável do Oceano Atlântico na Região dos Açores”*¹⁴¹. O DOP insere-se numa região privilegiada do Atlântico, favorável à investigação nas áreas da pesca, biodiversidade e oceanografia, tendo ao seu dispor algumas embarcações, o que permite a investigação no meio oceânico. O DOP é considerado um importante centro de investigação, com reconhecido sucesso na obtenção de financiamento dos programas de investigação da UE. A afirmação no exterior tem sido possível, na medida em que esta equipa, multidisciplinar e internacional, procura, através da participação em redes e da cooperação com outros países, destacar-se pelos estudos do oceano que produz. Participa, por isso, em inúmeras associações e redes de investigação como o IMAR- Instituto do Mar, a rede europeia *Marine Association of Research Stations*, as Redes de Excelência europeias MarBEF - *European Network of Excellence on Marine Biodiversity* e ESONET - *European Seas Observatory Network*,

¹⁴¹ www.dop.uac.pt

entre outras.¹⁴² O DOP coopera com universidades, centros de investigação e institutos, nacionais e estrangeiros, colaborando também com entidades públicas e privadas. É, pois, um caso de sucesso ao nível da investigação marítima que, até pela sua abrangência internacional, deve ser potencializado no contexto do *Cluster* do mar que deve integrar, no sentido de contribuir para a evolução dos outros sectores marítimos.

Relativamente a centros e institutos de investigação destacam-se:

- o Centro de Investigação Marinha e Ambiental da Universidade do Porto;
- o IMAR, Universidade Coimbra; integra cerca de 200 investigadores nas áreas da aquacultura, ordenamento costeiro, impactos ambientais, pescas, biologia marinha, poluição, transporte de sedimentos, toxicologia, entre outras. Com inúmeros projectos de investigação em curso, tem como entidades associadas: a Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra; a Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa; o Instituto Superior Técnico, da Universidade Técnica de Lisboa; a Faculdade de Ciências e Tecnologia, da Universidade Nova de Lisboa; a Universidade de Évora; a Universidade do Algarve; o DOP/UAç; a Faculdade de Ciências, da Universidade do Porto e o Instituto de Ciências Biomédicas Abel Salazar, da Universidade do Porto;
- o IPIMAR, Instituto de Investigação das Pescas e do Mar;
- o LNEC, nomeadamente através do Núcleo de Portos e Praias do Departamento de Hidráulica;
- o INIAP, Instituto Nacional de Investigação Agrária e das Pescas;
- o Instituto de Oceanografia da Fundação da Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa;
- o Centro de Investigação Marinha e Ambiental e o Centro de Ciências do Mar, da Universidade do Algarve.

Em 2000, o CESE publicou o *Livro Verde da Cooperação Ensino Superior – Empresa para o Sector do Mar e Recursos Marinhos*, no qual se apresenta a inventariação dos cursos superiores ligados às ciências do mar no ano de 1999. São referenciadas a Escola Naval

¹⁴² www.dop.uac.pt

e a Escola Náutica Infante D. Henrique, além de Faculdades das Universidades dos Açores, Algarve, Aveiro, Lisboa (Ciências, Instituto Superior Técnico, Nova...), Madeira, Porto e Politécnico de Leiria. Na altura, as áreas privilegiadas eram, à semelhança do que acontece ainda, a Biologia Marinha, a Oceanografia, a Engenharia Naval, Ciências do Mar e Meio Aquático, entre outras. É aí referida a existência de uma grande variedade de cursos superiores que integram disciplinas ligadas às ciências do mar, tal como ainda acontece. O mesmo estudo dá conta de um levantamento efectuado em 1996 que permitiu apurar a existência de 259 investigadores universitários e 134 nos institutos do Estado, dedicados a estas temáticas. São reconhecidos como laboratórios do Estado de excelência, nestas matérias, o IH e o IPIMAR, dado possuírem a maioria dos meios para a investigação marítima.

Mais recentemente, COSTA e GONÇALVES (2010) caracterizaram as principais instituições que fazem parte do sistema português de Ciências e Tecnologias do Mar, através da apresentação de resultados de inquéritos, que permitiram a individualização das Unidades de I&D (Centro de Ambiente e Tecnologia Marítimos – MARETEC, do Instituto Superior Técnico; Centro de Investigação Marinha e Ambiental – CIMA; Centro de Oceanografia – CO; IMAR - Centro Interdisciplinar de Coimbra da Universidade de Coimbra; Unidade de Investigação em Eco-Etologia do ISPA/Instituto Universitário), dos Laboratórios Associados (CESAM – Centro de Estudos do Ambiente e do Mar; CIMAR LA – Centro de Investigação Marinha e Ambiental; Laboratório Associado – Instituto de Sistemas e Robótica ISR, Lisboa/Departamento de Oceanografia e Pescas da Universidade dos Açores) e dos Laboratórios do Estado (INRB, Instituto Nacional dos Recursos Biológicos; Instituto Hidrográfico). No conjunto, nestas unidades e laboratórios estavam envolvidos, na altura de aplicação do inquérito, 1 433 investigadores.

Com o objectivo de se avaliar a oferta pública ao nível do ensino superior de áreas vocacionadas para o ensino e investigação do mar, analisaram-se as licenciaturas que inequivocamente tinham ligação directa a áreas marítimas. Assim, no ano lectivo 2009/2010, apuraram-se os seguintes dados¹⁴³:

¹⁴³ Dados recolhidos na edição do Diário de Notícias do dia 12 de Setembro de 2009.

- Biologia Marinha; Ciências do Mar, Faculdade de Ciências do Mar e do Ambiente, Universidade do Algarve;
- Ciências do Mar; Meteorologia, Oceanografia e Geofísica, Universidade de Aveiro;
- Meteorologia, Oceanografia e Geofísica, Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa;
- Engenharia e Arquitectura Naval, Instituto Superior Técnico, Universidade Técnica de Lisboa;
- Ciências do Meio Aquático, Instituto de Ciências Biomédicas de Abel Salazar, Universidade do Porto;
- Biologia Marinha e Biotecnologia, Escola Superior de Turismo e Tecnologia do Mar de Peniche, Instituto Politécnico de Leiria;
- Engenharia de Máquinas Marítimas; Engenharia de Sistemas Electrónicos Marítimos e Gestão Portuária, Escola Náutica Infante D. Henrique.

No entanto, existem muitos outros cursos de licenciatura em que a formação, não sendo específica e exclusivamente vocacionada para o sector marítimo, poderá integrar componentes que lhe estão associadas, como por exemplo, nas áreas da Geologia, das Energias Renováveis, da Engenharia do Ambiente, do Turismo, da Geografia, entre outras. Também ao nível dos graus académicos subsequentes – mestrado e doutoramento – há investigação em curso com reflexo nos sectores marítimos, sendo a dificuldade de identificação das áreas específicas significativamente maior. De qualquer forma, refira-se a título de exemplo:

- o Mestrado em Gestão e Exploração dos recursos biológicos aquáticos, da Faculdade de Ciências da Universidade do Porto;
- o Mestrado em Ciências do Mar e Recursos Marinhos, do Instituto de Ciências Biomédicas Abel Salazar, da Universidade do Porto;
- o Mestrado em Biologia Marinha ou Ciências das Zonas Costeiras, da Universidade de Aveiro;
- o Mestrado em Engenharia e Arquitectura Naval do Instituto Superior Técnico, da Universidade Técnica de Lisboa;

- o Doutoramento em Engenharia Naval, do Instituto Superior Técnico da Universidade Técnica de Lisboa;
- o Mestrado em Biologia Marinha ou Aquacultura e Pescas ou Ciências do Mar, da Faculdade de Ciências do Mar e Ambiente da Universidade do Algarve.

Ao nível das Forças Armadas existem também estabelecimentos de ensino (institutos, academias, escolas e centros de instrução), destacando-se no âmbito da Marinha: a Escola Naval (Alfeite); Escola Superior de Tecnologias Navais (Alfeite); Escola de Tecnologias Navais; Escola de Fuzileiros; Escola de Submarinos (Alfeite); Escola de Mergulhadores (Alfeite); Escola de Hidrografia e Oceanografia (Lisboa); Escola de Faroleiros (Paço de Arcos); Centro de Educação Física da Armada (Alfeite); Centro de Instrução de Tática Naval (Alfeite); Centro de Instrução de Helicópteros (Montijo); Centro de Instrução da Polícia dos Estabelecimentos da Marinha (Alfeite); Centro Naval de Ensino à Distância (Lisboa); Escola de Autoridade Marítima (Lisboa).

Tendo presente a já reconhecida relevância deste sector para o *Cluster* do mar, e com o propósito de se analisar mais aprofundadamente o papel de vários tipos de instituições ligadas, directa ou indirectamente, à investigação marítima no país, foram lançados inquéritos a diversas entidades, tendo colaborado as seguintes:

- Centros de Investigação/Institutos integrados em Escolas Superiores/Universidades: Centro de Investigação Naval (CIN, Escola Naval); Centro de Investigação sobre o Espaço e as Organizações (CIEO, Universidade do Algarve); Centro de Engenharia e Tecnologia Naval (CENTEC, Instituto Superior Técnico); Instituto Ciências Biomédicas de Abel Salazar (ICBAS, Universidade do Porto); Centro de Investigação Marinha e Ambiental (CIMA, Universidade do Algarve);
- Departamentos de Universidades: Departamento de Oceanografia e Pescas (DOP, Universidade dos Açores);
- Centros de investigação autónomos: *Wave Energy Centre* (WEC);
- Institutos do Estado: Instituto Hidrográfico (IH);
- Instituições privadas: SAER – Sociedade de Avaliação Estratégica e Risco, Lda.

Algumas destas instituições têm mais de 30 anos de existência, caso do ICBAS e do DOP/UAç, sendo o IH a instituição mais antiga (criado em 1960, como já foi referido) e o WEC e o CIN as mais recentes (ambas criadas em 2010). A aplicação dos inquéritos não decorreu em simultâneo, havendo respostas de 2007 e outras de 2010, de acordo com as oportunidades criadas e surgidas.

A investigação levada a cabo por estas instituições integra a investigação académica (nas áreas das ciências do mar, ambiente...), aplicada e experimental; projectos de desenvolvimento tecnológico; projectos para empresas (estudos de natureza estratégica, económica e financeira); projectos com aplicação militar, entre outros. As temáticas da investigação em curso nestas entidades são abrangentes, podendo resumir-se às seguintes: fisiologia e ecologia animal, zoologia aquática, biologia marinha, recursos marinhos, tecnologia do pescado...; dinâmica e hidrodinâmica de navios, estruturas navais, transportes marítimos e portos, projectos de navios, engenharia aquática, veículos autónomos...; história e estratégia marítimas; desenvolvimento de tecnologia, de componentes e de modelos numéricos, inovação de processos...; estudos económicos e financeiros, impactos sócio-económicos e ambientais; modelação oceanográfica, oceanografia, agitação marítima, marés, correntes, hidrografia, mar profundo, cartografia náutica, navegação...; ciências do mar, ambiente, entre outras. No total, as nove instituições tinham, à data de aplicação do inquérito, 409 investigadores, todas elas com Doutorados nas respectivas áreas temáticas de investigação. Oito contavam também com investigadores não doutorados, sete ainda com bolseiros e três também com estagiários. O volume salarial, pago no ano 2009, por cinco das instituições (que responderam à questão) ascendeu os 3 milhões de euros. Somente a SAER, dada a sua especificidade, não beneficia de qualquer apoio à investigação. As restantes oito instituições recebem apoios da Fundação para a Ciência e Tecnologia, no âmbito de apoio a projectos e bolsas de investigação, além do que a maioria recebe também financiamento europeu, essencialmente proveniente do QREN, havendo algumas que têm protocolos com entidades diversas para o mesmo fim. Questionados sobre a existência de contratos de investigação com outras entidades (empresas ou instituições de investigação), mais uma vez, a SAER destacou-se das restantes entidades ao referir elaborar planos

estratégicos para o desenvolvimento de actividades ligadas à economia do mar. À excepção de duas instituições que não têm qualquer tipo de contrato a esse nível, três indicaram ter estabelecido “contrato de investigação” com empresas, de entre as quais uma que também o tem com outras instituições de investigação, tendo uma delas parceria com a respectiva CCDR e duas não identificando as entidades parceiras.

À pergunta sobre parcerias existentes com outras entidades locais (empresas e instituições de investigação), algumas respostas focaram também parcerias com entidades regionais e nacionais. Das sete instituições que afirmaram essas situações, apenas quatro identificaram as parceiras: empresas (pesca, aquacultura...), entidades governamentais (caso do Governo Regional dos Açores), Associações de Armadores e Pescadores, Universidades, Laboratórios e o IPIMAR. A ligação mais estreita, ao nível da participação dos investigadores na formação dos recursos humanos das empresas locais, apenas acontece em quatro destas instituições (em três casos especificados, as instituições oferecem cursos e formação para áreas específicas empresariais locais, caso das pescas, aquicultura e actividades marítimo-turísticas). Simultaneamente, existem também parcerias com entidades locais para a realização de estágios práticos para os alunos, em seis das instituições inquiridas. Essas parcerias existem, essencialmente, com empresas (marítimo-turísticas, pescas...) mas também com escolas profissionais, institutos superiores, universidades e portos. A ligação posterior com essas empresas ou entidades que acolhem os estágios, em termos de contratos de trabalho, é ténue na maior parte dos casos – só o CENTEC afirma que *muito frequentemente* isso acontece; três dos inquiridos referem que *com alguma frequência*, outros três *raramente*. Na avaliação da importância do seu papel para a investigação marítima a nível local/ regional, nacional e europeu, as respostas são globalmente muito positivas. Com efeito, trata-se de um conjunto de entidades que muito tem contribuído para o conhecimento do meio marítimo e das actividades com ele relacionadas. Desde a participação em projectos financiados pela União Europeia, ao estabelecimento de acordos de prestação de serviços, à elevada produção científica, com divulgação de resultados à escala internacional, ao estabelecimento de acordos de cooperação com entidades estrangeiras de reconhecido mérito na matéria, até à importante participação na execução das políticas públicas referentes ao Mar

(caso do IH dado trata-se de um laboratório do próprio Estado) a sua acção é merecedora de reconhecimento. Neste contexto, destacamos o caso específico do DOP/UAç cuja equipa tem participado e coordenado projectos e cruzeiros científicos de grande importância, além do que tem muitos dos seus estudantes (não graduados e pós-graduados supervisionados) integrados em projectos científicos avançados, sendo um dos Departamentos da Universidade dos Açores de referência, ao nível das publicações científicas (indexadas ao *Web of Knowledge*). Tornou-se um dos principais departamentos universitários no âmbito da investigação sobre ecossistemas hidrotermais quimossintéticos de grande profundidade, ocupando, no último quinquénio, o oitavo lugar a nível mundial nesta área de investigação (de acordo com uma análise levada a cabo pelo *Web of Knowledge*). Os seus investigadores colaboram com o governo regional, com o governo nacional e com a Comissão Europeia ao nível das áreas das pescas, ambiente e investigação científica. Da sua acção resultou a importante Resolução Europeia de proibição de utilização de determinadas artes de pesca nos fundos marinhos, o que permitiu que fosse criada uma das maiores áreas marinhas protegidas do mundo, abrangendo mais de um milhão Km² (dos mares dos Açores, Madeira e Canárias). Além de outras actividades, a sua participação em comités e grupos de trabalho internacionais é notável, destacando-se (entre muitos outros):

- a presidência do Comité de Estatísticas e Investigação do *International Council for the Conservation of Atlantic Tuna*;
- a presidência do grupo de trabalho sobre Elasmobrânqueos do *International Council for the Exploration of the Sea*;
- a presidência do Grupo de Peritos da Convenção da Biodiversidade Biológica (ONU) para a selecção de critérios biológicos, ecológicos e bio-geográficos a aplicar às áreas fora das jurisdições nacionais;
- a nomeação de um investigador do DOP/UAç como Embaixador do Mar, feita em 2007, pelo Comissário Europeu *Joe Borg*.

Apesar da actividade desenvolvida em todos os centros, institutos, escolas e universidades do país, no relatório da SAER (2009, pg. 433) reconhece-se que, ao nível do ensino e formação nas áreas ligadas ao mar, não *“...se encontram estruturalmente adequadas nem foram pensadas/desenhadas de forma sistémica pelo que existe um conjunto de lacunas por resolver”*. Considera-se que a formação que é feita actualmente não é adequada às reais necessidades e que, embora o ensino superior abranja várias áreas ligadas ao mar, a estrutura curricular dos cursos apresenta igualmente algumas deficiências. Para que o ensino e formação possam, efectivamente, estar ao serviço do progresso e do desenvolvimento do *Cluster* do mar (ou do *Hypercluster*, de acordo com a terminologia usada neste trabalho) são propostas como medidas a/o:

- *“Identificação dos curricula de formação profissional de suporte às actividades do Hypercluster;*
- *Promoção da certificação de escolas de formação profissional;*
- *Promoção, junto dos estabelecimentos de ensino, da realização dos diversos cursos identificados;*
- *Estabelecimento de parcerias com entidades estrangeiras para formação/certificação de instituições”*, SAER (2009, pg. 434-436).

É, pois, possível concluir com alguns desígnios que se impõem ao País para poder aproveitar os reais benefícios que a investigação pode produzir no caso concreto do mar:

- é importante apostar-se numa maior adequação das estruturas curriculares às necessidades reais do mercado de trabalho assegurado pelos diversos sectores marítimos;
- é igualmente importante promover-se a cooperação e o trabalho em rede entre as instituições de investigação nesta área, de forma a se rentabilizar os esforços e potencializar sinergias que daí decorram, assim como incentivar a investigação em áreas-chave para o País;

- dever-se-á, ainda, fomentar a ligação entre a investigação e os restantes sectores ligados ao mar, para que, usufruindo do conhecimento, possam evoluir, produzir crescimento e ser verdadeiros motores de desenvolvimento para o país.

No entanto, e perante os resultados analisados de algumas boas práticas implementadas pelas instituições de investigação que colaboraram no levantamento realizado, é possível terminar com uma nota de optimismo relativamente à evolução prevista para o sector (do ensino e da investigação marítima) em Portugal, especialmente pelo caminho promissor que algumas já percorreram e que se auspícia que percorram nos próximos tempos.

1.3.2. A DIVULGAÇÃO DA CULTURA MARÍTIMA

“Cultura do Mar começa por ser uma expressão cómoda e conveniente, dado que aglutina muito plurais e escalas diversas. Neste como noutros conceitos que operam sobre o real vivido e imaginado, o entendimento da noção depende, antes de mais, da perspectiva que o sujeito constrói do objecto.”

GARRIDO (2010)

O património cultural associado ao mar é uma mistura de herança e de legado do povo português ao mundo, sendo simultaneamente reflexo de uma ligação geográfica e historicamente comprovada. Na sua essência, a cultura marítima deve-se, fundamentalmente, aos homens e mulheres do mar que, ao longo dos tempos, a foram construindo e lhe dando forma e conteúdo, numa relação estreita com a definição da sua própria identidade. Mas não são só estes homens e mulheres do mar a participar nesta cultura marítima, dado que, e como refere GARRIDO (2010, pg. 281): *“os portugueses têm pelo mar um apreço inquestionável”*. E é esse apreço que confirma e afirma a identidade do povo e da nação portuguesa (nação de *heróis do mar*). A cultura do mar é, para aquele autor (idem, pg. 278) *“...antes de mais, a linguagem social das comunidades marítimas, ou seja a sua própria identidade”*. É essa identidade, como que renascida de uma época não muito distante marcada por um *“voltar de costas ao mar”*, expressão tantas vezes e por tantos utilizada para caracterizar o comportamento nacional nas últimas décadas do século XX, que se pretende reavivar nos últimos tempos e incentivar nas gerações mais novas. Surgem seminários e palestras, desenvolvem-se projectos junto das escolas, criam-se estruturas, definem-se estratégias.

O património cultural marítimo é complexo, pois abrange comportamentos, valores, crenças, hábitos, tradições, trajes, modos de vida, vocabulário, património arquitectónico, etc. assumindo especificidades regionais que, no seu conjunto, definem o todo nacional. Existe também um património cultural subaquático, resultante da submersão de embarcações e de bens, sendo, fruto da história nacional,

particularmente rico... *“Em razão da epopeia marítima e naval, este património é um dos mais valiosos e significativos no mundo e eleva-se a um patamar de especial relevância para Portugal: dos navios naufragados à sua mercadoria, dos instrumentos técnico-científicos a outros bens e utensílios embarcados, ou das riquezas transportadas ao equipamento militar”*, COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS (2004, pg. 36). Este património subaquático é, por isso, muito cobiçado actualmente, situação para a qual contribuem as novas tecnologias aplicadas à exploração dos fundos marinhos, carecendo por isso de apertada vigilância e protecção.

Não descurando a importância de aspectos históricos, sociológicos, antropológicos ou mesmo etimológicos da cultura marítima, foquemos a análise na promoção e divulgação da mesma. Com efeito, em Portugal existem entidades e instituições que têm assumido um papel importante nessa matéria, de entre as quais distinguimos, pela sua acção e a título exemplificativo: a Marinha, a Sociedade de Geografia de Lisboa, o Museu do Mar Rei D. Carlos (Cascais) e o Museu Marítimo de Ílhavo.

A Marinha, além de muitas outras, tem também a função de promover o *desenvolvimento cultural*, para o que possui diversos órgãos, como: a Academia, a Biblioteca Central, o Aquário Vasco da Gama, o Planetário de Calouste Gulbenkian e o Museu da Marinha.

A Academia da Marinha, sendo um órgão por excelência de divulgação da cultura e do conhecimento científico aplicado ao mar, promove a investigação e tem autonomia científica. Organiza frequentemente conferências, seminários, simpósios, mesas-redondas...publicando e, por isso, divulgando o conhecimento que se vai produzindo sobre as mais diversas áreas ligadas ao mar. As suas competências resumem-se, assim, a:

- *Promover e executar estudos e trabalhos de investigação científica no domínio da história, das ciências, das letras e das artes, nos aspectos relativos ao mar e às actividades marítimas, e divulgar os seus resultados;*
- *Publicar estudos, obras bibliográficas e outros documentos relacionados com os seus fins;*
- *Realizar reuniões de carácter científico e cultural, de discussão e divulgação, sobre as ciências e actividades ligadas ao mar;*

- *Promover ou colaborar na realização de actos ou obras evocativos de vultos ou feitos históricos;*
- *Colaborar com outras entidades ou instituições culturais, com o objectivo de aprofundar o conhecimento do mar e contribuir para o prestígio das marinhas nacionais e do País.*

A Biblioteca Central da Marinha constitui um dos mais importantes fundos documentais sobre a história dos Descobrimentos portugueses, a Marinha e os assuntos relacionados com o mar do país. Disponibiliza cerca de 48000 obras ao público, abrangendo temas diversos, além dos relativos ao mar, como Filosofia, Literatura ou Religião, por exemplo.

O Aquário Vasco da Gama, inaugurado em 1898, é administrado pela Marinha, tendo sido um dos primeiros aquários do mundo. Integra um museu, cujo espólio mais relevante é constituído pela colecção oceanográfica do Rei D. Carlos, que, actualmente, se encontra dividido em algumas áreas temáticas/salas, nomeadamente:

- *Sala dos invertebrados marinhos;*
- *Salão nobre*, que apresenta a colecção de peixes conservados e naturalizados, a maioria da colecção daquele rei;
- *Sala dos tubarões;*
- *Sala de malacologia;*
- *Sala dos mamíferos marinhos, aves.*

Existem vários tanques e aquários, onde se podem observar exemplares vivos da fauna da costa portuguesa mas também da fauna de água doce, da fauna marinha tropical, etc. Também é feita investigação científica, em parceria, muitas vezes, com o Instituto Superior de Psicologia Aplicada, resultando na publicação de artigos em revistas científicas.

Uma outra estrutura de divulgação cultural da Marinha, integrado no Museu da Marinha, é o Planetário de Calouste Gulbenkian, inaugurado em 1965. Tem um papel de divulgação na área da astronomia, essencialmente, através da realização de sessões escolares, muitas vezes visitado em complemento com a ida àquele Museu.

O Museu da Marinha tem por missão divulgar o passado marítimo português (objectivo das suas exposições permanentes) mas também abordar temas marítimos actuais, essencialmente através de exposições temporárias (é exemplo disso a exposição temporária – “*Piratas da Somália – a Marinha no combate à pirataria do Século XXI*” que esteve patente de Fevereiro de 2010 a Janeiro de 2011).

O Museu promove investigação e desenvolve actividades didácticas e culturais. Disponibiliza várias colecções *on line*, no âmbito da pintura, fotografia e cartografia náutica, por exemplo, e exposições permanentes organizadas em torno das seguintes temáticas:

- *Oriente*;
- *Marinha de Recreio*;
- *Marinha Mercante*;
- *Construção Naval*;
- *Descobrimientos*;
- *Século XVIII*;
- *Séculos XIX e XX*;
- *Henrique Maufroy de Seixas*;
- *Tráfego fluvial*;
- *Pesca longínqua*;
- *Pesca costeira*.

Existe, ainda, a *sala das camarinhas reais* (do Rei D. Carlos e da Rainha D. Amélia) do navio real ‘Amélia’ e o *pavilhão das galeotas*, onde se podem observar exemplares reais de embarcações de pesca e de tráfego fluvial, assim como galeotas reais. Associada ao Museu, a *Fragata D. Fernando II e Glória*, atracada em Cacilhas, permite o contacto e a aproximação da vivência numa embarcação.

A Sociedade de Geografia de Lisboa é outra instituição que, em Portugal, tem tido um papel relevante na promoção do debate e na divulgação da cultura do mar. Organizada em 23 Secções, dedicadas a temas diversos como a Agricultura, as Ciências Militares, a Arte e Literatura, os Transportes, a História, o Turismo, entre outros, tem uma exclusivamente para tratar assuntos do mar – a Secção de Geografia dos Oceanos. Frequentemente esta Secção organiza sessões comemorativas e evocativas de datas específicas, como o Dia Mundial dos Oceanos ou o Dia Europeu do Mar ou, ainda, o Dia Nacional do Mar. Organiza também conferências e jornadas de discussão e apresentação de temas ou documentos relacionados com o mar, o património marítimo, a gestão do espaço litoral, entre outros. Em 2009, foram promovidos, entre outros: o debate sobre a extensão da plataforma continental; uma sessão dedicada à pirataria no século XXI; uma sessão comemorativa do Dia Europeu do Mar, onde se debateram os desafios da política marítima europeia; uma sessão de consulta pública sobre a Estratégia Nacional para a Gestão Integrada da Zona Costeira. Em 2010, entre outras actividades, a Secção de Geografia dos Oceanos promoveu uma sessão de evocação do Dia Mundial dos Oceanos, uma conferência sobre a Conjuntura Marítima em 2010, uma sessão evocativa do Dia Internacional para a Redução das Catástrofes Naturais e, no âmbito do Dia Nacional do Mar, uma jornada comemorativa subordinada ao tema *O Oceano e as Instituições*. Já em 2011 destaca-se uma sessão pública de discussão do Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo. Em termos gerais, o grande mérito desta Secção, e da Instituição em si, passa pela promoção da discussão, da reflexão e da sensibilização da comunidade científica, política e civil para a importância que os oceanos têm e poderão ter para o Mundo, para a Europa e para Portugal, alertando para problemas e explorando potencialidades.

Também o Museu do Mar Rei D. Carlos (Museu Municipal de Cascais), fundado no século XIX, por D. Carlos I, é dedicado ao mar, tendo apostado recentemente na divulgação da biodiversidade e dos problemas ambientais. Recebe exposições temporárias relacionadas com o mar, possuindo alguns núcleos expositivos com carácter de permanência, sobre os seguintes temas:

- *Património subaquático;*

- *Biodiversidade marinha;*

- *Gentes do mar e pescarias;*
- *Marinharia e navegação;*
- *Fósseis marinhos;*
- *D. Carlos e a ciência oceanográfica.*

É uma estrutura que organiza conferências, workshops e actividades diversas (oficinas, teatros, peddy-papers, visitas temáticas...) destinadas quer ao público em geral, como a famílias e, ainda, a escolas. No âmbito da prestação do serviço educativo, o Museu promove a realização de actividades pedagógicas, em torno da cultura e património marítimos, com carácter lúdico, e adaptadas aos diferentes ciclos de ensino, assinalando e celebrando dias temáticos ligados ao mar, ao ambiente e à preservação das espécies marinhas.

O Museu Marítimo de Ílhavo, fundado em 1937, é outro espaço de divulgação da cultura marítima, testemunhando a ligação da terra e das gentes da região ao mar. É dedicado, essencialmente, à pesca do bacalhau e à faina (agro-marítima) da Ria de Aveiro, possuindo ainda colecções de pintura, desenho, escultura, cerâmica, artes decorativas e malacologia. Tem quatro salas temáticas, que acolhem quatro exposições permanentes, a saber:

- *Sala da faina/Capitão Francisco Marques*, dedicada à memória da pesca do bacalhau;
- *Sala da ria*, sobre as fainas agro-marítimas da Ria de Aveiro;
- *Sala dos mares*, com mostra de embarcações (miniaturas), instrumentos náuticos e artes de pesca;
- *Sala das conchas*, onde é exposta uma colecção de conchas.

O Museu de Ílhavo disponibiliza aos interessados uma base de dados sobre a frota bacalhoeira portuguesa (1835-2005), assim como outra sobre os pescadores de bacalhau. Também aqui há um serviço educativo organizado, em torno de visitas adequadas aos diferentes graus de ensino, de oficinas, actividades lúdico-pedagógicas, conferências, comemoração de dias temáticos, entre outras. Do espólio deste Museu faz parte um Navio – Museu (de nome *Santo André*) que fez parte da frota portuguesa

bacalhoeira e cuja visita possibilita (tal como acontece com a fragata D. Fernando e Glória) um contacto privilegiado com a realidade marítima de outros tempos.

Muitas outras instituições participam, actualmente, na promoção e divulgação da cultura marítima, sobre os seus mais diversos aspectos. Não se pretendeu fazer uma abordagem exhaustiva de todas as estruturas existentes e da actividade produzida mas focar alguns exemplos elucidativos dessa realidade.

2. A GOVERNAÇÃO DO MAR EM PORTUGAL

2.1. NOTA PRÉVIA

A ocupação de um território reflecte, em cada momento, o resultado da actuação de diversos agentes (económicos, sociais, políticos...) e de múltiplas dinâmicas, que daí advêm. A apropriação social de um espaço gera um padrão de ocupação específico (de redes e fluxos que traduzem as relações entre agentes e espaços), que será inevitavelmente alterado sempre que se modifiquem as forças que aí intervêm (agentes e dinâmicas económicas, sociais, culturais...). Não são unicamente os grupos sociais a intervir no território. Com papel tão ou mais importante, as forças do poder público vão também influenciar a estruturação do espaço, ao definirem medidas com repercussão no ordenamento do território, ao promoverem a implantação de determinados usos/actividades em áreas específicas, ao dinamizarem a construção de infra-estruturas, etc. Pode-se mesmo afirmar que o Estado é um *actor* privilegiado que, de forma directa ou indirecta, participa no ordenamento do território, como agente de concepção e construção de espaços urbanos, como agente de regulação na competição pelo uso do solo e como agente promotor de desenvolvimento.

A actuação de entidades públicas e privadas no desenvolvimento de um determinado sector é o reflexo de um modelo de governação, onde o planeamento, a decisão e a implementação de medidas definem o seu rumo e evolução. Para que seja eficaz, é importante que haja integração, articulação e coordenação entre todas as estruturas intervenientes no processo. Um aspecto fundamental de um modelo de governação do oceano é, precisamente, a integração e a cooperação entre as instituições que intervêm em matéria de decisão, planeamento e implementação de políticas no sector. É este o quadro de governação em que assenta a política marítima europeia, baseado numa abordagem integrada e em instrumentos políticos transversais a vários sectores.

Em Portugal, uma estratégia nacional para o mar deverá, igualmente, clarificar a forma de implementação de um modelo de gestão integrada. Como é referido no relatório da COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS (2004, pg. 301) “...há que pensar numa forma

de aprofundar a conjugação e integração nacional daqueles vectores – actores, instituições, programas e meios. Por outras palavras, há que criar uma estrutura institucional moderna, abrangente, aberta e participada, de governação do oceano.”

Neste documento, é defendido um novo modelo de governação dos assuntos do oceano e dos seus recursos apoiado na coordenação e cooperação entre ministérios (para uma racionalização do sistema), assumindo-se mesmo a criação de um Conselho de Ministros especializado em assuntos do oceano que, para ser eficiente, implicará a existência de uma entidade – Entidade Nacional para o Oceano (*“elemento central do modelo de governação do Oceano”*, idem, 2004, pg. 304). Trata-se de uma entidade essencialmente técnica, sem poder decisório e que deverá garantir a articulação entre todas as componentes do sistema. De acordo com a mesma fonte, um modelo de governação do Oceano eficaz requer, ainda, a participação da sociedade civil e dos sectores económicos que lhe andam associados. Em suma, a COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS (2004, pg. 306) resume, assim, as medidas orientadoras da construção efectiva de um modelo de governação do Oceano: *“...um Conselho de Ministros Especializado, uma Entidade Nacional para o Oceano (dotada de estrutura orgânica adequada à consecução, no plano da Administração Pública, da cooperação e coordenação transversal e à interacção com a sociedade civil) e um mecanismo de tipo conselho consultivo que permita a audição de representantes dos sectores directamente envolvidos, nos planos económico, social, ambiental e científico do Oceano, assim como dos grupos de interesse da sociedade civil apropriados.”*

Parece incontroverso que a governação dos assuntos do mar inclui o poder público e entidades privadas, representantes dos sectores económicos e a sociedade civil. A fim de se entender a realidade portuguesa, a este nível, procurou-se caracterizar a actuação do Governo Central, das Autarquias, nomeadamente daquelas cujo território confina com o mar, e das Associações Empresariais e Institucionais, representantes dos sectores envolvidos neste estudo.

2.2. AS OPÇÕES DE POLÍTICA MARÍTIMA EM PORTUGAL – A INTERVENÇÃO DO GOVERNO CENTRAL

“Não basta (...) afirmar que Portugal é um País marítimo e que a sua história encontra no mar uma fonte de grandes realizações e projectos. É preciso ter uma nova visão do mar, mais moderna, empreendedora e realista. Mas (...) é preciso que os vários actores acreditem que vale a pena «apostar» no mar.”

LOBO ANTUNES (2006)

A governação dos oceanos e a regulamentação do seu uso e exploração tem promovido, tanto a nível nacional, como internacional, a elaboração de legislação, de estudos e relatórios científicos, a realização de acordos e convenções, bem como a criação de estruturas e a definição de estratégias políticas. Apesar disso, não se pode falar ainda da existência de uma verdadeira política marítima em Portugal, embora as iniciativas mais recentes, que foram tomadas nesse sentido, pelos órgãos competentes, indiquem essa intenção. Ao nível nacional, a relevância dessas iniciativas é suplantada pela *compreensão e interiorização* da importância do mar para o País (LOBO ANTUNES, 2006) – só assim uma política marítima nacional será eficaz. Para o autor, esta política deverá ser *inclusiva, ambiciosa, realista e progressiva*, ou seja, deve integrar todos os que, de forma directa ou indirecta, estão ligados ao mar; deve ser concebida para ser um motor efectivo de desenvolvimento e, por isso, deve ser ajustada à realidade do País; deve ainda ser projectada com vista a uma aplicação faseada, gradual e evolutiva.

Assunto de reconhecida complexidade, a governação dos oceanos deve ser, por isso, vista numa perspectiva abrangente, transversal, integrada e multilateral. FARIA (2003, pg. 395) destaca, neste processo, a intervenção das Convenções e Instituições Internacionais (estas últimas que aplicam e controlam a execução das primeiras) e dos Instrumentos ou Meios (que garantem a funcionalidade das Instituições). O modelo de governação a aplicar deverá, pois, pautar-se pela articulação dos vários intervenientes e *“...garantir e acompanhar a implementação da política marítima definida e,*

concorrentemente, assegurar a representação e defesa dos interesses nacionais nos vários fora e organizações internacionais” (LOBO ANTUNES, 2006, pg. 23).

Em Portugal, a governação do oceano tem passado por uma diversidade de situações e de instituições, que tem comprometido a continuidade de políticas *inclusivas*, *evolutivas*, *progressivas*... que, como referido anteriormente, são condição essencial para uma aplicação bem sucedida de um modelo de gestão. Como refere SALDANHA (2005, pg. 28), *“Com a revolução de Abril de 1974, deu-se a implosão do sistema integrado de intervenção no mar que o Ministério da Marinha administrava em concertação com outros departamentos...”*. A partir daí, a gestão dos assuntos ligados ao mar dispersou-se por vários ministérios, alguns entretanto criados e, posteriormente, extintos, outros reestruturados e, às vezes, somente renomeados. De Maio desse ano a Julho de 1976, sucederam-se no país seis Governos Provisórios, alguns com uma duração inferior a dois meses. Durante este período houve, no âmbito dos II e III Governos, uma Secretaria de Estado das Pescas, integrada no Ministério da Economia, situação que não se verificou no I Governo Provisório, uma vez que o então Ministério da Coordenação Económica abrangia Secretarias de Estado de vários sectores, como a indústria, a energia, a agricultura, o comércio externo e o turismo, mas nenhum ligado ao mar. No IV Governo Provisório, que durou cinco meses (de Março a Agosto) em 1975, foi criado o Ministério da Agricultura e Pescas, com uma Secretaria de Estado das Pescas. Existia também um Ministério dos Transportes e Comunicações que contemplava uma Secretaria de Estado da Marinha Mercante. Nos dois Governos (ainda provisórios) seguintes, a estrutura manteve-se com a existência de um Ministério da Agricultura e Pescas e uma Secretaria de Estado das Pescas. Esta disposição prolongar-se-ia pelos primeiros oito Governos Constitucionais que vigoraram entre Julho de 1976 e Junho de 1983, embora este Ministério abrangesse, no mandato de 1981/1983 (VIII Governo Constitucional), além da agricultura e pescas também o comércio.

A partir daí e até Novembro de 1985, ou seja, no período de vigência do IX Governo Constitucional, foi criado o Ministério do Mar e duas Secretarias de Estado a ele agregadas – uma da Marinha Mercante e outra das Pescas. A análise do programa deste Governo permite a constatação de uma viragem na concepção da política

marítima nacional no pós 25 de Abril, marcada por uma nova abordagem ao sector marítimo, ainda que sem continuidade posterior. Nesta altura, os governantes do país pretendiam “*Uma nova concepção dos problemas do mar*”, para o que defendiam ao nível da pesca:

- o incremento e valorização da produção;
- o aumento da exportação dos produtos da pesca;
- a organização do mercado, através do equilíbrio de interesses entre os produtores e os consumidores;
- a promoção de uma repartição mais equitativa dos rendimentos no sector;
- a preparação das estruturas para a integração na então Comunidade Económica Europeia.

Pretendia-se a renovação e reconversão da frota, de forma a torná-la mais rentável e competitiva, assim como a reestruturação das indústrias ligadas ao sector piscatório. Ao Ministério do Mar era também reconhecida competência de intervenção em matéria de formação, modernização das técnicas, melhoria das condições de trabalho, regulamentação do mercado, entre outros aspectos. Ao nível da marinha mercante, pretendia-se a revitalização do sector, promovendo a ligação da marinha de comércio nacional com os agentes importadores e exportadores, prosseguindo-se, desta forma, a redução da dependência de embarcações estrangeiras e o incremento de negociações comerciais com os países parceiros de Portugal a este nível. Era, então, proclamada uma gestão integrada deste sector, privilegiando a ligação a outros meios de transporte e a outros sectores produtivos, como a construção naval por exemplo.

Esta situação de existência de uma tutela única do sector marítimo terminou com o fim deste governo, havendo, no entanto, de repetir-se no XII Governo Constitucional (de Outubro de 1991 a Outubro de 1995), uma vez que nos X e XI Governos o mar voltou a ser integrado no Ministério da Agricultura, Pescas e (agora também da) Alimentação, com a existência de uma Secretaria de Estado das Pescas, à semelhança do que acontecia antes da criação do Ministério do Mar. Com efeito, em 1991, voltava a ser criada uma tutela do Mar, com uma Secretaria de Estado das Pescas. No programa deste Governo falava-se já numa *política marítima global* e na intenção de

se encetarem esforços de desenvolvimento ao nível dos transportes marítimos, da navegação, dos portos e das pescas. Vemos que, tal como na experiência anterior, os dois sectores chave são, por um lado, a exploração de recursos vivos - as pescas e, por outro, as deslocações comerciais por via marítima, consubstanciadas na marinha mercante e nos transportes marítimos. Considerava-se que o Ministério do Mar seria o departamento governamental ao qual cabia a execução da política marítima do país. Foram definidas como atribuições deste Ministério:

“a) Promover o enquadramento legal e regulamentar da actividade das marinhas mercante, de pesca e de recreio;

b) Actuar em todos os assuntos relativos à segurança do material flutuante, à navegação, à salvaguarda da vida humana no mar e à prevenção da poluição pelos navios (...);

c) Promover o uso do mar e do seu leito, das águas navegáveis sob influência das marés e a prospecção e o aproveitamento racional dos recursos marinhos (...);

d) Colaborar na definição e execução das políticas de ordenamento da costa marítima fora das áreas de jurisdição das administrações portuárias e das juntas autónomas dos portos (...);

e) Promover a investigação científica e tecnológica no âmbito da política marítima;

f) Promover o ensino e a formação técnica e profissional no domínio das actividades marítimas e portuárias;

g) Promover e colaborar nas iniciativas que tenham por fim a defesa dos valores culturais associados aos mares e oceanos.”

Fonte: Artigo 1º do Decreto - Lei nº154/92 de 25 de Julho.

Foram considerados serviços operativos deste Ministério: a Direcção – Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos, a Direcção – Geral das Pescas, o Instituto Português de Investigação Marítima, a Escola Náutica Infante D. Henrique, a Escola Portuguesa de Pesca e as Administrações marítimas do Norte, Centro e Sul. Sob a sua tutela ficavam as Administrações dos Portos do Douro e Leixões, Lisboa, Setúbal,

Sesimbra e Sines, as juntas autónomas dos portos, o Instituto Nacional de Pilotagem dos Portos e o Instituto do Trabalho Portuário.

Em termos gerais, este Governo pretendia a modernização e redimensionamento da marinha de comércio, das infra-estruturas portuárias e da frota de pesca, procurando a valorização dos recursos humanos e a reconversão de subsectores mais estagnados. O XIII Governo voltou a criar um ministério conjunto para a agricultura e pescas (Ministério da Agricultura, Desenvolvimento Rural e das Pescas), atribuindo uma Secretaria de Estado às Pescas. Os dois Governos seguintes, com mandatos entre Outubro de 1999 e Julho de 2004, haveriam de manter esta estrutura. Já no XVI Governo Constitucional (Julho de 2004 a Março de 2005) a estrutura alterou-se, surgindo um Ministério da Agricultura, Pescas e Florestas e um Ministério da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar.

A ausência de uma continuada e concertada actuação ao nível do sector marítimo em Portugal, muitas vezes pautada por uma certa instabilidade institucional e dispersão de competências e atribuições, contribuem, na opinião de VIEIRA MATIAS (2005, pg.17), para que seja “ *muito difícil planear, organizar, executar e controlar as obrigações do Estado relativamente ao mar, numa perspectiva moderna, sistémica, aberta e participada*”. Defensor de uma necessária reorganização institucional, o autor salienta que as tentativas de criação de Ministérios do Mar não foram bem sucedidas uma vez que “*...contrariavam o princípio da homogeneidade da organização ao incluírem um organismo estruturado em função de um espaço físico num conjunto de ministérios concebidos por funções*”, acrescentando que “*...o ministério do mar se quisesse assegurar a intersectorialidade e a interdisciplinaridade teria de conter em si como que mini - ministérios tão diversos como dos transportes, das obras públicas, do ambiente, da justiça, da defesa, da segurança social, etc.*”. A situação tornou-se, progressivamente, mais complexa à medida que surgiram problemas de poluição e de ordenamento do espaço costeiro, reforçando ainda mais a disseminação dos assuntos marítimos pelos diferentes ministérios, ao que se veio a acrescentar o papel das autarquias locais e das Regiões Autónomas, igualmente com competências nesta matéria. A dispersão, por várias tutelas, dos sectores ligados ao mar e a ausência de uma estratégia única e integrada para o sector têm sido referidas, por numerosos

autores¹⁴⁴, como as principais razões do declínio das actividades marítimas a que o País assistiu nas últimas décadas.

No final da década de 90, a realização da Expo 98, dedicada ao tema dos Oceanos, deu um importante impulso que conduziu o Governo e a sociedade em geral a falar novamente do mar e da sua importância para Portugal. Após um longo período em que o País, mais *direccionado* para a Europa e para Bruxelas, pareceu ignorar e descurar as mais-valias proporcionadas pela sua localização ribeirinha, este *regresso de Portugal ao mar* impõe-se como um projecto de âmbito nacional.

A regulamentação do espaço marítimo português iniciou-se em 1977, com a publicação da lei nº33/77 de 28 de Maio – *Delimitação do Espaço Marítimo*. Esta lei fixa a largura e os limites do mar territorial¹⁴⁵ e estabelece uma Zona Económica Exclusiva (ZEE)¹⁴⁶, com uma área total de cerca de 1 700 000 Km². Era, desta forma, reconhecido ao País o direito de soberania sobre a exploração, aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não vivos, das águas, fundos e subsolo marinho.

A dimensão da ZEE portuguesa¹⁴⁷ reveste-se de grande importância para o País, pelo considerável potencial económico que lhe está associado, incluindo recursos ainda não explorados (essencialmente minerais e energéticos). Esse potencial poderá ser ainda mais significativo se se considerar o aumento da área de oceano sob jurisdição nacional que o projecto, já referido, de extensão da plataforma continental prevê. De acordo com informação da Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental, os resultados das amostras geológicas recolhidas são muito positivos quanto à possibilidade de exploração de minerais de elevado valor económico (como crómio e ferro), podendo vir a significar um incremento da indústria da construção naval, uma dinamização da exploração e extracção mineira e um desenvolvimento da

¹⁴⁴ Caso de João Bebiano na Conferência Internacional sobre Transporte Marítimo e Portos, decorrida em Lisboa no dia 09 de Maio de 2005; ou de VIEIRA MATIAS (2005) que considera a “*reorganização institucional*” uma das frentes prioritárias de uma estratégia do mar.

¹⁴⁵ Numa largura de 12 milhas marítimas.

¹⁴⁶ “...cujo limite exterior é uma linha em que cada ponto se encontra a uma distância de 200 milhas marítimas do ponto mais próximo da linha de base a partir da qual se mede a largura do mar territorial português.” (artigo 2º, Lei nº33/77 de 28 de Maio).

¹⁴⁷ “Portugal é responsável por uma ZEE (Zona Económica Exclusiva) cerca de 18 vezes superior à área continental...”, (FARIA, 2003, pg. 396).

chamada biotecnologia azul, com aplicações a sectores como a indústria farmacêutica e cosmética.

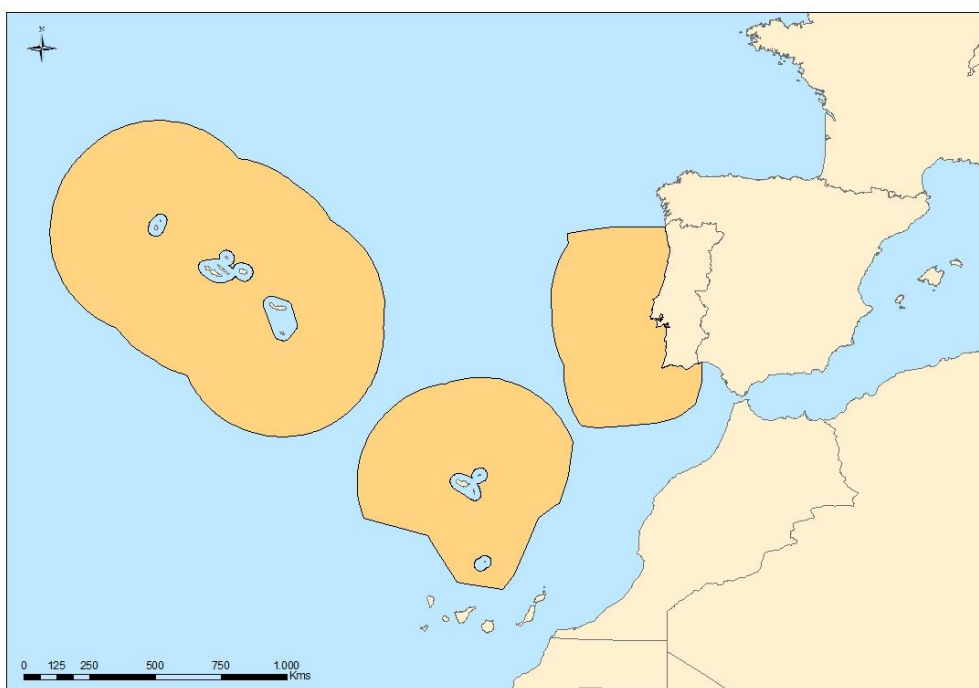


Figura 164. A Zona Económica Exclusiva de Portugal

Fonte:

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/gisco_Geographical_information_maps/popups/references/administrative_units_statistical_units_1

Como vimos, as últimas décadas do século XX marcaram um progressivo afastamento de Portugal em relação ao mar, processo que VIEIRA MATIAS (2004, pg. 29) qualifica de *“anti-natural”*, uma vez que *“nunca antes, na nossa longa história marítima, se tinha verificado tal inflexão na forma de olhar o mar e de perceber o seu interesse vital para o país.”* Alerta, por isso, para a necessidade de *“estruturar o pensamento nacional relativamente ao mar, de definir com ousadia uma política marítima e de desenhar uma estratégia para atingir os objectivos identificados...”*. Nos últimos anos, a realização de estudos e simpósios, a publicação de relatórios e a organização de eventos ligados aos oceanos (como a já referida Expo 98, subordinada ao tema *«O Oceano, um Património para o Futuro»*, ou as comemorações do Dia Nacional do Mar,

instituído nesse mesmo ano, a 16 de Novembro) parecem significar uma alteração nesta tendência.

As opções recentemente tomadas no contexto das políticas nacionais, relativamente a esta matéria, surgem no encadeamento do que se tem feito e defendido ao nível da UE. Com efeito, para o Comissário Europeu para as Pescas e Assuntos Marítimos, *Joe Borg*, “*With 68,000 Km of coast, Europe is a maritime continent. The seas and oceans have undeniably shaped its history through discovery, war, trade, travel and the use of marine resources. They still play a major role in our economy and well-being today. Indeed, they hold great potential for providing new jobs, economic growth and prosperity as well as for increasing our well being.*”¹⁴⁸ Salientando que a Comissão Europeia encara os assuntos do oceano como um todo, adianta que “*the Commission proposes to move towards the setting up of a maritime policy for the European Union. As this represents an important development for us all in Europe, the Commission believes that it is crucial that European citizens and experts alike be consulted on this.*”

149

Em 1998, a Comissão Mundial Independente para os Oceanos, criada três anos antes pelas Nações Unidas, publica, sob a égide da Fundação Mário Soares, o relatório – “*O Oceano, nosso futuro*” – no âmbito da Comissão Oceanográfica Intergovernamental da UNESCO. Este relatório chama a atenção para a necessidade de se promover a paz e a segurança no oceano, ameaçadas pelo comércio ilegal (de droga, espécies protegidas, armas, resíduos tóxicos...), pela imigração clandestina e pelo terrorismo e de se gerir este como um recurso comum que é, ou seja, no sentido do benefício colectivo. Como é aí defendido “*...o objectivo deverá ser abrir caminho a formas mais avançadas de cooperação entre todos os Estados na governação equitativa dos oceanos*” (pg.37).

É ainda realçada a importância de se aprofundarem os conhecimentos sobre o meio oceânico e de haver partilha e divulgação dessa informação, na medida em que a gestão das zonas costeiras “*...exige uma profunda compreensão dos fenómenos físicos,*

¹⁴⁸ <http://ec.europa.eu/maritimeaffairs>

¹⁴⁹ idem

químicos e biológicos que lhes influenciam a morfologia, a erosão e a evolução dos ecossistemas” (pg. 87).

Reconhecendo-se que a ciência e a tecnologia deverão estar ao serviço do Homem na exploração dos recursos, é defendida uma exploração criteriosa e uma gestão cuidada, numa perspectiva de desenvolvimento sustentável, ou seja, de benefício para as gerações futuras, envolvendo todos na “*governança*” do meio oceânico. Neste contexto, destaca-se o papel dos governos em “*dar voz aos oceanos*” e sugere-se a criação de um *Observatório Mundial das Questões Oceânicas*, que acompanhe e vigie permanentemente todos estes assuntos. Trata-se de uma primeira abordagem integrada do oceano, sendo, por isso, um documento de considerável interesse pelo alerta a governos e à sociedade civil para a importância do meio oceânico e zonas costeiras, não só para países costeiros, como é o caso de Portugal, como para a Humanidade, como um todo, numa perspectiva de que aquele é um bem comum.

Em 2003, decorrente do reconhecimento da identidade marítima de Portugal, como uma forte marca distintiva do País, - que possui a mais extensa área marítima de todos os países da UE¹⁵⁰ - foi criada a já referida COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS, com o objectivo de delinear uma estratégia de âmbito nacional para o oceano. Procurou-se definir uma política de utilização sustentável de recursos do mar e de exploração das áreas marítimas sob jurisdição do Estado português. Os objectivos políticos desta Comissão foram, pois:

- *Valorizar a importância estratégica do mar para Portugal;*
- *Dar prioridade a assuntos do Oceano e projectar internacionalmente essa prioridade;*
- *Prosseguir uma gestão sustentada das zonas marítimas sob jurisdição nacional, com vista a tirar pleno partido das suas potencialidades económicas, políticas e culturais.*

No ano seguinte, a COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS apresentou um relatório – *Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos* - que identifica o oceano como o mais importante recurso natural de Portugal: através dele chegam-nos do exterior grande parte das mercadorias consumidas e da energia utilizada no País; é um elemento

¹⁵⁰ A ZEE de Portugal compreende uma área de 1 714 800 Km² (dos quais, 984 300 Km² correspondem aos Açores e 411 000 Km² à Madeira).

dinamizador de importantes segmentos da actividade turística; sustenta uma população de pescadores que, embora em recessão, se mantém como uma das mais numerosas da União. É igualmente salientado o papel fundamental do oceano na ligação aos arquipélagos da Madeira e Açores e em matéria de segurança. Constatando a ausência de uma *“visão do mar”*, a COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS apela para uma nova abordagem ao oceano que, de forma sustentável, possa ser explorado e redescoberto pelos portugueses. Procurando colmatar as lacunas existentes a este nível, esta estratégia *“...encontra a sua principal justificação na necessidade de Portugal dever gerir a área marítima sob sua jurisdição, não por intermédio de actuações avulsas ou sectoriais, mas através de uma política predeterminada, abrangente, integrada e de longo prazo, para tal recorrendo a uma abordagem do Oceano intersectorial, interdisciplinar e verdadeiramente transversal.”* (Relatório da COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS, Parte I, pg. 7). Sugere-se uma alteração na forma de encarar o nosso país, não mais *“...obcecados com a distância geográfica que nos separa do centro da Europa e com a nossa perifericidade...”* mas procurando *“...beneficiar do facto de Portugal ser um país – fronteira da União Europeia e, assim, tirar partido da menor distância que nos liga aos continentes americano e africano.”* (idem, Parte I, pg. 18). Este relatório é constituído por duas partes: uma primeira, que contempla a *Visão* e a *Missão*, os objectivos políticos da COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS, os objectivos estratégicos, as linhas de acção e os princípios enformadores de uma estratégia nacional para o oceano; na segunda parte, partindo dos objectivos e vectores estratégicos, são indicadas as recomendações e propostas, no sentido da aplicação efectiva daquela estratégia. É proclamada a Visão de que *“Um Oceano, saudável, sustentável e seguro é o principal activo físico e sócio - cultural de Portugal”*, assumindo-se, aqui, como Missão *“Destacar Portugal como nação marítima da União Europeia.”* (ibidem, Parte I, pg.20). Quanto aos objectivos fundamentais de uma estratégia nacional para os oceanos, formulam-se os que a seguir se descrevem:

- 1) *Valorizar a associação de Portugal ao Oceano como factor de identidade;*
- 2) *Assegurar o conhecimento e a protecção do Oceano;*
- 3) *Promover o desenvolvimento sustentável de actividades económicas;*
- 4) *Assumir uma posição de destaque e de especialização em assuntos do Oceano;*

5) *Construir uma estrutura institucional moderna de gestão do Oceano.*

Cada um destes objectivos alicerça-se em *vectores estratégicos*, que, no fundo, não passam de contributos ou opções que apontam no sentido de uma melhor e mais eficaz concretização daqueles. Vejamos:

OBJECTIVO ESTRATÉGICO	VECTORES ESTRATÉGICOS...
1. Valorizar a associação de Portugal ao oceano como factor de identidade	<ul style="list-style-type: none"> - Divulgar a imagem de Portugal como nação oceânica da Europa; - Difundir uma ética de protecção ambiental e promover a consciencialização da condição geográfica de Portugal, bem como da sua relação com o mar; - Preservar e valorizar o vasto património marítimo – cultural de Portugal; - Valorizar o posicionamento geoestratégico de Portugal como nação oceânica.
2. Assegurar o conhecimento e a protecção do oceano	<ul style="list-style-type: none"> - Adoptar uma gestão integrada do oceano, incluindo as zonas costeiras; - Estabelecer um sistema de apoio à decisão orientada à protecção, ao uso e desenvolvimento sustentáveis do oceano e dos seus recursos; - Promover um quadro coerente de formação e investigação científico – tecnológica na área do oceano; - Criar um sistema integrado de recolha de dados, gestão da informação e do conhecimento, e monitorização do oceano, incluindo as zonas costeiras.
3. Promover o desenvolvimento sustentável de actividades económicas	<p><u>Linhas de acção:</u>¹⁵¹</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>no sector portuário</u>: adoptar uma política de modernização e internacionalização dos nossos portos; - <u>nos transportes marítimos</u>: apostar no desenvolvimento seguro do transporte marítimo de curta distância e a sua inserção na Rede Transeuropeia de Transportes; - <u>nas pescas</u>: prosseguir uma política de gestão sustentável, no acréscimo de valor do produto, apostar na educação e formação, investir na tecnologia...; - <u>na aquacultura</u>: incentivar e promover esta actividade; - <u>no turismo, náutica de recreio e actividades marítimo-turísticas</u>: desenvolver a ligação entre indústria de turismo e Oceano; adoptar políticas de incentivo e promoção da náutica de recreio e das actividades marítimo-turísticas...; - <u>na construção e reparação naval</u>: incentivar a modernização e reestruturação; assumir uma visão integrada destes tipos de indústrias; promover a I&D...; - <u>na biotecnologia marinha e no desenvolvimento de tecnologias oceânicas</u>: fomentar uma indústria biotecnológica com base em elementos marinhos para aplicação em áreas diversas (farmacêutica, cosméticos, aquacultura) ...

¹⁵¹ Nas “Análises e Propostas” da Parte II do Relatório são sugeridas as políticas e as medidas promotoras do crescimento económico dos sectores considerados, pelo que, aqui, não são apresentados os vectores estratégicos mas somente as principais linhas de acção sectoriais.

	<ul style="list-style-type: none"> - <u>nos recursos naturais não vivos</u>: definir uma política de posicionamento do país na área dos recursos oceânicos de natureza mineral; - <u>nas energias renováveis</u>: incentivar formas de explorar e maximizar o mar como fonte de recursos energéticos renováveis.
4. Assumir uma posição de destaque e de especialização em assuntos do oceano	<ul style="list-style-type: none"> - Desenvolver uma participação proeminente de Portugal em <i>Fora Internacionais</i> relativos a assuntos dos oceanos e mares; - Desenvolver o conhecimento científico e tecnológico em assuntos do oceano; - Garantir a defesa dos interesses nacionais no mar; - Concluir os trabalhos necessários à extensão da Plataforma Continental.
5. Construir uma estrutura institucional moderna de gestão do oceano	<p><i>“Contornos de um novo modelo de governação dos assuntos do Oceano”:¹⁵² Um Conselho de Ministros especializado; Uma Entidade Nacional para o Oceano; Representação e participação da Sociedade Civil; Um modelo de governação aberto e em evolução.</i></p>

Quadro 32. Objectivos e vectores estratégicos

(Relatório da COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS, Parte I, pg. 25/51)

Na base desta estratégia nacional para o oceano consubstanciam-se os seguintes princípios, tidos como seus *enformadores*:

- *Princípio da Gestão Integrada* (interligação de todos os aspectos relacionados com o oceano, vistos como um todo);
- *Princípio da Precaução* (o Estado adoptará medidas de prevenção e preservação ambiental, de forma a evitar situações de degradação do oceano);
- *Princípio do Desenvolvimento Sustentável* (gestão equilibrada de recursos, de forma a que os recursos existentes no presente estejam disponíveis também para as gerações futuras);
- *Princípio da Participação Efectiva* (participação efectiva de todos os intervenientes);
- *Princípio da Valorização de Actividades Económicas* (valorização das actividades de exploração do oceano, sempre numa perspectiva de sustentabilidade).

Os parâmetros orientadores desta estratégia abrangem campos vastos, de entre os quais se destacam, pela pertinência para o presente trabalho: a *gestão integrada* (do oceano e dos seus recursos), o *desenvolvimento sustentável*, o *conhecimento*, a *difusão*

¹⁵² Neste objectivo estratégico também não são apontados vectores estratégicos mas os “contornos” do modelo que permitirá construir uma estrutura institucional moderna de gestão do oceano.

da informação, a investigação científica marinha, a coordenação (entre administração central, regional, local, entidades privadas, meios académicos, científicos...), o *desenvolvimento económico e social* (assente na valorização de actividades marítimas competitivas e sustentáveis), a *identidade nacional* e a *especificidade territorial*. Partindo dos objectivos e vectores estratégicos, que hão-de dar forma a uma estratégia para o oceano em Portugal, foi feito um enquadramento das medidas/acções a desenvolver nesse sentido. Da consideração dos resultados de diversos diagnósticos sectoriais elaborados, formularam-se e são apresentadas 250 recomendações e propostas, destacando-se as que se referem ao objectivo estratégico III (*Promover o desenvolvimento sustentável de actividades económicas*), pelo maior interesse que representam para o presente estudo dos sectores (económicos) de um *Cluster* do mar em Portugal.

No ano seguinte à apresentação deste relatório, ou seja, em 2005, já no âmbito da actual legislatura, a Resolução de Conselho de Ministros nº128/2005 de 10 de Agosto criava a Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar (EMAM) com o intuito de elaborar uma proposta das linhas orientadoras de uma Estratégia Nacional para o Mar (ENM). Com um Ministério da Agricultura, Desenvolvimento Rural e Pescas, no actual Governo existe uma Secretaria de Estado da Agricultura e Pescas e um Ministério da Defesa Nacional com uma Secretaria de Estado da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar. No programa deste Governo, pode verificar-se que uma das (cinco) áreas tidas como decisivas para um desenvolvimento sustentável do país é o “*Mar e Pescas*”, sendo o mar aqui defendido como uma fonte de riqueza nacional, assumindo particular relevância numa nova posição que o país deverá assumir no contexto mundial, através do reforço das vantagens da sua localização atlântica. São aqui apontadas algumas medidas com repercussão neste sector, de que se destacam: o alargamento da plataforma continental; a criação de um fórum permanente das actividades marítimas; a promoção da investigação científica aplicada neste contexto; a coordenação dos assuntos do mar, dispersos por várias tutelas; a revitalização da marinha mercante; a (re)dinamização da indústria de construção e reparação naval, entre outras.

É neste contexto, e de uma expressa vontade de dar continuidade à política integrada do mar, que o XVII Governo Constitucional decidiu pela criação da EMAM, na dependência do Ministro da Defesa Nacional, para assegurar a coordenação dos assuntos do mar dispersos por vários departamentos e apresentar medidas com vista à definição de uma estratégia, integrada em termos sectoriais, de âmbito nacional para o mar. Para coordenar, acompanhar e avaliar a implementação da ENM foi criada, pela Resolução do Conselho de Ministros nº40/2007, a Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar (CIAM), na dependência do Ministro da Defesa Nacional e integrando vários Ministros¹⁵³ e representantes das Regiões Autónomas. A CIAM tinha também como objectivos criar um Fórum Permanente para os Assuntos do Mar (situação já prevista no programa do actual Governo), onde se debatessem as questões relacionadas com o mar, com a participação de entidades privadas, ONG.'s e personalidades de mérito nesta matéria, dinamizar a elaboração de planos específicos no âmbito da ENM, contribuir para a atracção de investimentos para o sector, entre outros. Encarada como um *“Projecto Nacional”*, e concretizando os princípios da política marítima actual para o país, a ENM seria aprovada pelo Conselho de Ministros de 16 de Novembro de 2006¹⁵⁴, Dia Nacional do Mar. O seu maior contributo prende-se com *“tornar o mar num projecto nacional, apostando numa abordagem integrada da governação dos assuntos do mar que, pela primeira vez congregue os esforços das diferentes tutelas, dos agentes económicos, da comunidade científica, das organizações não governamentais e da sociedade civil...”* (Estratégia Nacional para o Mar, pg. 7). O objectivo central desta Estratégia é, em termos gerais, *“aproveitar melhor os recursos do Oceano e zonas costeiras, promovendo o desenvolvimento económico e social de forma sustentável e respeitadora do ambiente, através de uma coordenação eficiente, responsável e empenhada que contribua activamente para a Agenda Internacional dos Oceanos”* (Estratégia Nacional para o Mar, pg. 10). Assenta em três pilares estratégicos, considerados factores indispensáveis para uma aplicação bem sucedida, a saber:

¹⁵³ Ministros de Estado e da Administração Interna, de Estado e dos Negócios Estrangeiros, da Presidência, do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, da Economia e Inovação, da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas, das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, da Educação, da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior e da Cultura.

¹⁵⁴ Resolução do Conselho de Ministros nº163/2006, Diário da República 1ª série – Nº237 - 12 de Dezembro 2006.

1) *O Conhecimento* (essencial para fundamentar a tomada de decisões adequadas a um desenvolvimento sustentável e a uma gestão integrada dos assuntos relativos ao mar);

2) *O Planeamento e o Ordenamento Espaciais* (instrumentos de uma governação conducente à promoção do desenvolvimento sustentável, através do diagnóstico e ordenamento territorial das actividades, ocupação e utilização, actual e futura, dos oceanos e zonas costeiras);

3) *A promoção e a defesa activas dos Interesses Nacionais* (através da participação e cooperação de todos os actores, aos mais variados níveis, reforçando-se, assim, a *imagem, soberania e identidade* de Portugal).

Determinam-se como acções prioritárias:

a) *Definir um mecanismo de coordenação adequado à implementação plena da Estratégia Nacional para o Mar;*

b) *Contribuir para uma melhoria da articulação e coordenação das posições nacionais relativas aos «Assuntos do Mar» nos diversos fora internacionais;*

c) *Acompanhar a actividade técnica, diplomática e política da discussão pública sobre o Livro Verde da Política Marítima Europeia e do processo subsequente.*

A ENM abrange um conjunto amplo de “acções estratégicas”, nomeadamente:

a) *Sensibilização e mobilização da sociedade para a importância do mar;*

b) *Promoção do ensino e divulgação nas escolas de actividades ligadas ao mar;*

c) *Promoção de Portugal como um centro de excelência de investigação das ciências do Mar da Europa;*

d) *Planeamento e ordenamento espacial das actividades;*

e) *Protecção e recuperação dos ecossistemas marinhos;*

f) *Fomentar a economia do mar;*

g) *Apostar nas novas tecnologias aplicadas às actividades marítimas;*

h) *Defesa nacional, Segurança, Vigilância e Protecção dos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional.*

Na ENM são destacadas algumas acções e medidas, a levar a cabo em determinadas áreas/sectores estratégicos, considerados determinantes para o crescimento económico e geração de riqueza. São, assim, referenciadas as seguintes áreas/sectores:

- *Transportes* (incentivar a utilização do transporte marítimo e aumentar a competitividade dos portos...);
- *Energia* (apostar nos recursos energéticos – renováveis - existentes no mar...);
- *Aquicultura e Pescas* (proteger os recursos, garantindo uma exploração sustentável, desenvolver outras actividades económicas junto de comunidades piscatórias...);
- *Defesa nacional e segurança* (aumentar a segurança, combater a poluição...);
- *Ciência, tecnologia e inovação* (investir em projectos científicos, em tecnologia aplicada ao conhecimento e exploração do oceano...);
- *Ambiente e conservação da natureza* (proteger ecossistemas e a biodiversidade do meio marinho...);
- *Educação, cultura e sensibilização* (promover o estudo do oceano nas escolas e a divulgação de todas as actividades marítimas...);
- *Turismo, lazer, desportos e náutica de recreio* (estimular as actividades turísticas associadas ao mar, valorizando-o enquanto dinamizador desta procura...);
- *Política externa* (contribuir para a afirmação de Portugal como nação marítima, nomeadamente ao nível das relações com outros países...).

Em termos globais, procura-se que esta estratégia para o mar, enquanto projecto nacional, “...responda aos desafios internacionais e promova os objectivos nacionais neste domínio, permitindo a Portugal fazer valer os seus pontos de vista e tomar a iniciativa em processos internacionais que valorizem a governação do oceano e o desenvolvimento das actividades ligadas ao mar, bem como fomentar a economia, valorizar e preservar o património natural e assumir-se como País Marítimo da Europa.” (Resolução do Conselho de Ministros nº 163/2006, Diário da República 1ª série – Nº237 - 12 de Dezembro 2006, pg. 8319).

Como refere GOMES (2006, pg. 50), esta Estratégia tem como objectivo “...transformar o mar numa plataforma de afirmação de Portugal”, para o que requer a participação e envolvimento de todos, traduzindo-se, como já foi referido, num projecto verdadeiramente nacional.

Assumindo-se que se trata de um documento com carácter dinâmico, a ENM, concebida para vigorar de 2006 a 2016, será alvo de uma avaliação anual procedendo-se aos necessários reajustes, tendo em vista o aperfeiçoamento constante da sua aplicação. No Plano de Acção da ENM foi integrado um programa de ordenamento do espaço e das actividades marítimas, que contemplava a elaboração de um plano de ordenamento do espaço marítimo, surgindo, assim, em 2010, o POEM (Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo), plano sectorial e instrumento de ordenamento espacial, com os seguintes objectivos:

- “– Efectuar o levantamento de todas as actividades que se desenvolvem nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição portuguesa, cartografando essas actividades e identificando o respectivo grau de dependência das comunidades locais e delimitar os espaços já consignados;*
- Ordenar os usos e actividades do espaço marítimo, presentes e futuros, em estreita articulação com a gestão da zona costeira;*
- Garantir a utilização sustentável dos recursos, a sua preservação e recuperação, potenciando a utilização eficiente do espaço marítimo no quadro de uma abordagem integrada e intersectorial;*
- Definir os parâmetros de desenvolvimento sustentado de cada actividade e do espaço marítimo em que cada uma se poderá desenrolar;*
- Definir outras actividades passíveis de desenvolvimento a médio e longo prazo;*
- Fomentar a importância económica, ambiental e social do mar;*
- Definir as orientações para o desenvolvimento de indicadores de avaliação do desempenho sustentável das actividades marítimas e respectiva monitorização.”*

Fonte: MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO (2010)

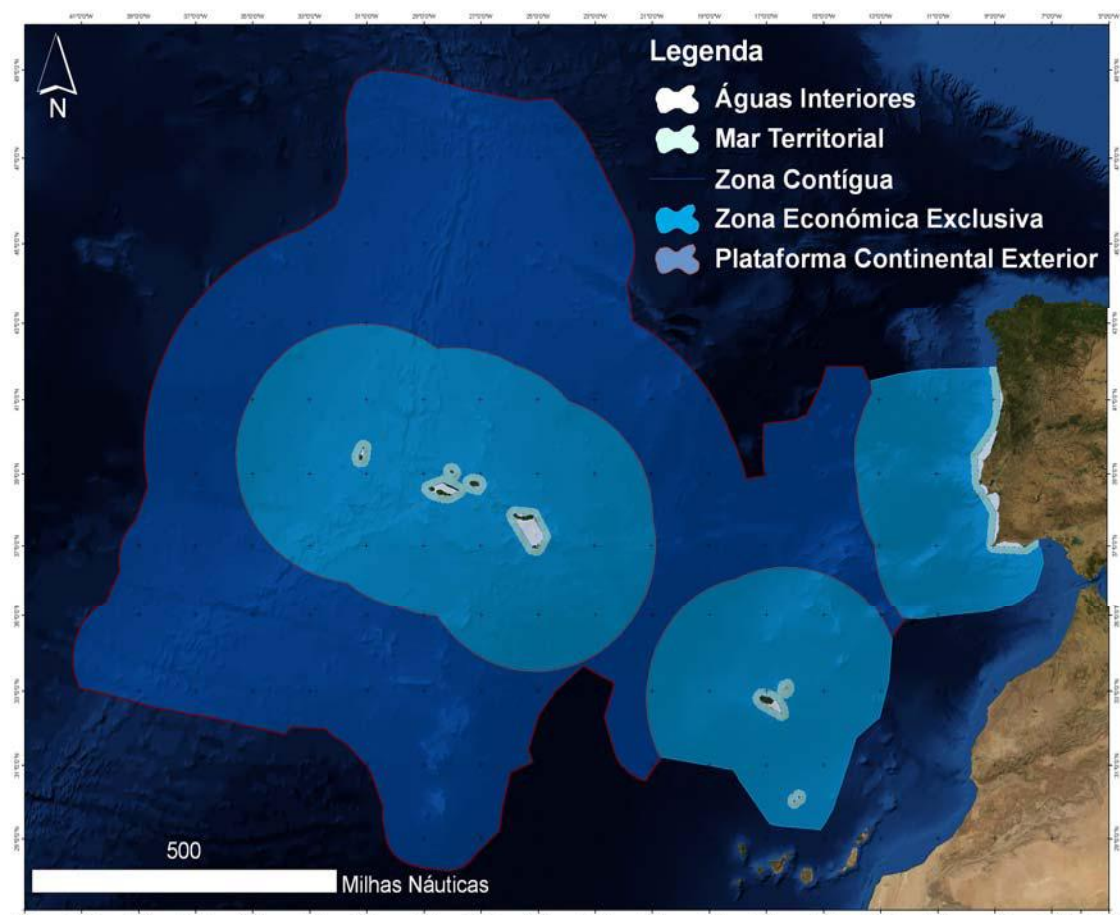


Figura 165. Área de Intervenção do POEM

Fonte: MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO (2010), pg. 10

Sendo a área de intervenção do POEM a correspondente aos espaços marítimos que se encontram sob jurisdição portuguesa, a sua grande missão é proceder ao ordenamento dos usos e actividades do espaço marítimo, numa perspectiva de sustentabilidade.

Ainda em 2006 teve início o processo de instalação, em Lisboa, da Agência Europeia de Segurança Marítima, contributo relevante para o reforço da imagem de país marítimo que se pretende divulgar, sobretudo ao nível europeu. Esta Agência actua em matéria de tráfego, segurança e poluição marinha, através da recolha, registo e avaliação de dados respeitantes a estes aspectos.

Partilhamos da opinião de João Bebiano¹⁵⁵, ao defender, como bases de uma proposta de estratégia marítima para Portugal, a importância de uma tutela única e da definição de objectivos estratégicos para áreas/sectores como a marinha de comércio (no sentido de se conseguir uma frota competitiva e de dimensão adequada à eficiência...), o ensino náutico, formação e qualificação profissional marítima (procurando-se um sistema de ensino e de formação de excelência...), o sistema portuário nacional (que se pretende competitivo, moderno e eficiente...) e a indústria de construção e reparação naval (incentivando-se a modernização, a inovação, a sustentabilidade e a competitividade...).

Como referido no capítulo III, a política actual da União Europeia, a este nível, é consagrada no *“Livro Verde: Para uma futura política marítima da União. Uma visão europeia para os oceanos e os mares”*. Trata-se de um documento de grande importância para a Comissão que *“hopes that this Green Paper will launch a broad public debate both on the principle of the EU adopting an overall approach to maritime policy and on the many ideas for action. It wishes to base its further work in this area on the views of stakeholders and it intends to spend the next year listening to what they have to say.”*¹⁵⁶

É reconhecido pela *DG das Pescas e Assuntos Marítimos* que a actual política marítima europeia assume particular relevância para Portugal, nomeadamente ao nível:

- da sustentabilidade das pescas e aquicultura (em harmonia com os ecossistemas marinhos);
- do desenvolvimento sustentável do turismo marítimo e costeiro;
- da ocupação costeira pelas diferentes actividades relacionadas com o mar;
- da redução do impacto das alterações climáticas nas zonas costeiras.

Tanto a nível europeu, como nacional, os oceanos, as actividades marítimas e as áreas costeiras parecem estar na ordem do dia das agendas políticas. A União Europeia desenvolveu uma política marítima abrangente que se encontra em fase de divulgação

¹⁵⁵ Na, já anteriormente referida, Conferência Internacional sobre Transporte Marítimo e Portos, Lisboa, 9 Maio 2005.

¹⁵⁶ Disponível em: *Consultation on Maritime Policy*, http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy_en.html

pelos Estados-membros. Estes, como Portugal, promovem debates e discussões públicas dos instrumentos que vão produzindo (estudos, relatórios, legislação, criação de comissões...), no sentido da selecção das melhores opções, estratégias e acções a empreender na construção de uma política marítima que, tendo um cariz marcadamente nacional, se enquadre nas premissas da política europeia. Ao nível teórico, todos os problemas estão já identificados e caracterizados, assim como as respectivas soluções e caminhos a seguir. Em termos práticos, aguarda-se pelos resultados de uma aplicação efectiva das medidas preconizadas nos últimos anos, esperando-se que possam contribuir para um maior e mais sustentável desenvolvimento das áreas costeiras e de todo o território português.

2.3. O PODER LOCAL – O EXEMPLO DE ALGUMAS AUTARQUIAS DO LITORAL

A intervenção dos poderes públicos, reforçada com a descentralização de poder do Governo Central para as autarquias locais, iniciada após o 25 de Abril de 1974, acentuou-se ao longo das últimas décadas, assumindo uma dimensão progressivamente mais abrangente, para além da construção de infra-estruturas de transporte e equipamentos colectivos. Reflecte-se, pois, cada vez mais, ao nível de acções de planeamento territorial e de desenvolvimento económico e social. Neste contexto, com o propósito de se avaliar o papel do Poder Local na dinamização dos sectores de actividade económica considerados e do território, foi elaborado um questionário, enviado a todos os Municípios com fronteira territorial marítima (52 Concelhos no território continental), incluindo os das duas Regiões Autónomas. O questionário, dividido em duas partes, uma de recolha de dados de caracterização geral e outra sobre a actuação da autarquia, era constituído por catorze questões, das quais doze com possibilidade de resposta aberta. Procurou-se, desta forma, averiguar a existência de medidas concretas e orientadas para o sector marítimo, identificar algum tipo de parceria/colaboração com o Poder Central ou com outras entidades, como municípios, empresas, instituições ou associações relacionadas com o sector, assim como ligações a instituições de outros territórios (outros concelhos/distritos e Espanha). O questionário contemplava, ainda, um conjunto de questões sobre as políticas municipais para o sector marítimo, nomeadamente ao nível de incentivos económicos ou fiscais para a implantação de empresas, do ordenamento do território ou da construção de infra-estruturas específicas, terminando com uma questão (aberta) sobre a evolução previsível e esperada para o sector e território em causa.

No total, foram recebidas 36 respostas resumindo-se, por isso, o nosso universo a 44% do total de autarquias contactadas¹⁵⁷. De salientar que no território de Portugal

¹⁵⁷ Câmaras que responderam ao inquérito e, por isso, são consideradas no estudo: Caminha, Póvoa de Varzim, Vila do Conde, Porto, Vila Nova de Gaia, Espinho, Ovar, Aveiro, Mira, Cantanhede, Nazaré, Peniche, Mafra, Cascais, Oeiras, Sesimbra, Sines, Odemira, Aljezur, Vila do Bispo, Lagos, Loulé, Faro, Tavira, Vila Real de Santo António, Castro Marim, Câmara de Lobos, Machico, Povoação, Vila Franca do

Continental obtiveram-se 50% de respostas e nas Regiões Autónomas esse valor foi de 33% do total enviado.

Sobre a actuação destas autarquias, questionou-se, em primeiro lugar, a existência de medidas especificamente direccionadas para o sector marítimo, com particular incidência nos subsectores em estudo, ao que 58% das Câmaras inquiridas responderam negativamente. As restantes afirmaram que essas medidas se traduzem na existência de gabinetes de apoio aos pescadores¹⁵⁸ e respectivas associações e aos mariscadores (na certificação de produtos da pesca e mariscagem); na construção de infra-estruturas e equipamentos (construção de portos de abrigo e de recreio e valorização de zonas ribeirinhas); na promoção das condições adequadas ao desenvolvimento de zonas industriais para apoio ao sector portuário e indústria de construção e reparação naval; na atribuição de subsídios, na comemoração de datas alusivas à actividade piscatória – *Dia do Mar, Dia do Pescador...*; no acompanhamento e apoio a acções da Administração Central para o sector marítimo e no apoio à pesca artesanal, com a disponibilização de viaturas para reboque das embarcações e para transporte do pescado, com condições adequadas de refrigeração, até às lotas. De destacar, o caso da Nazaré onde, neste âmbito, foi criado o Centro de Apoio à Pesca e ao Mar e foi implementado o projecto “*Viver o Mar*”, que pretende realçar a importância estratégica do Mar para o Concelho, valorizando a associação da Nazaré a este elemento, enquanto factor de identidade, assegurando o conhecimento científico e a protecção deste recurso, assumindo uma posição de destaque e especialização em assuntos marítimos e constituindo uma moderna estrutura de gestão integrada dos recursos marinhos.

A existência de apoios, provenientes da União Europeia, para a implementação dos objectivos definidos para o sector marítimo, ocorre somente em cerca de 33% dos casos, ou seja, mais de 65% dos municípios não recebem, por esta via, quaisquer verbas para investimentos no sector. Das fontes de financiamento referidas destacam-se o QCA III, o QREN, o Fundo Europeu das Pescas e o INTERREG. As acções com

Campo, Angra do Heroísmo, Vila Praia da Vitória, Velas, Madalena, São Roque do Pico, Santa Cruz das Flores.

¹⁵⁸ A C.M. de Sines refere que o gabinete de apoio aos pescadores tem como principal objectivo prestar apoio em processos de candidatura a diferentes fontes de financiamento, nomeadamente para construção e modernização de embarcações.

cabimento nestes apoios são diversas, podendo indicar-se: a aprovação de uma candidatura a uma “acção de divulgação e informação ao consumidor e operadores do sector dos Produtos de Pesca e de Aquicultura”; a dinamização de projectos ligados à certificação de produtos e à realização de eventos; a construção e modernização de infra-estruturas e equipamentos (portos, embarcações...) e ordenamento/valorização de orlas ribeirinhas; a concretização de projectos específicos (como o exemplo do município nazareno que, contando com os fundos da UE, prevê ajuda na concretização do projecto *“Implantação de recifes artificiais ao largo da Enseada da Nazaré”*). A construção do complexo do porto de Sines, de grande importância para o país, composto por diversas infra-estruturas marítimas para abrigo e acostagem de navios de grande porte, foi também possível com a ajuda do Estado e da UE.

Quando questionados sobre a existência de um tecido industrial local assente no sector marítimo, 52,8% dos municípios não o reconhecem no seu território, enquanto os restantes 47,2% destacam sectores como:

- Pesca (21,4%);
- Aquicultura (7,1%);
- Construção e reparação/manutenção naval e oficinas de apoio às embarcações (21,4%);
- Indústrias - conserveira, de frio... (28,6%);
- Actividades marítimo – turísticas (10,7%);
- Empresas prestadoras de serviços ao sector marítimo (7,1%);
- Comércio de pescado fresco (3,6%).

No caso específico de Sines, as grandes empresas aí sedeadas estão inteiramente relacionadas com o complexo do porto de Sines, encontrando-se as PME's do concelho ligadas, directa ou indirectamente, ao sector marítimo.

À excepção de Vila Real de Santo António, nenhuma das Câmaras Municipais inquiridas dispõe de incentivos, económicos ou fiscais, para favorecer a localização de empresas marítimas no seu território. No caso daquele município algarvio, esta medida traduz-se

na disponibilização de terrenos, em zonas industriais, para o estabelecimento de empresas ligadas ao sector (marítimo).

Foi, depois, questionado se, ao nível do ordenamento do território, está prevista, por parte da autarquia, a criação de reservas de solo industrial, específicas para a ampliação ou localização de empresas do sector marítimo. Cerca de 78% das respostas foram negativas, referindo-se as restantes 22% a espaços, uns já instalados e infra-estruturados, outros ainda planeados, destinados à implantação de empresas, no geral, e do sector marítimo, em particular (como foi referido, o exemplo da construção e reparação naval).

Nesta sequência, questionou-se se as autarquias contavam com algum programa de melhoria de infra-estruturas (portos, vias de comunicação, tecnologias de comunicação...) para o sector marítimo, ao que 58% responderam afirmativamente. As acções aqui incluídas contemplam, por exemplo, intervenções em portos, nomeadamente, construção/recuperação e ampliação, melhorias diversas em infra-estruturas portuárias, a construção de ligações ferroviárias a portos e a manutenção da navegabilidade em canais de acesso a portos e cais, assim como no rio Guadiana (Vila Real de Santo António). No complexo do porto de Sines, composto por várias infra-estruturas modernas para abrigo e acostagem, nomeadamente, terminal petrolífero, petroquímico, Multipurpose, Terminal XXI, porto de pesca e de recreio e uma zona logística, prevêem-se melhorias ao nível rodoviário e ferroviário, no sentido de se conseguirem ligações mais rápidas e seguras à Europa. Em Sesimbra espera-se que o Fundo Europeu das Pescas venha a financiar acções desta natureza, estando a sua execução dependente da autoridade portuária (administração dos portos de Setúbal e Sesimbra). De destacar que a Câmara de Oeiras conta com um projecto de melhoria da orla ribeirinha e passeio marítimo, com objectivos lúdicos, e em Cascais estavam a ser investidos oito milhões de euros na marina para a dotar das condições adequadas à recepção do campeonato do Mundo de Vela, estando igualmente prevista a requalificação da zona e a construção do edifício e instalação do Clube Naval de Cascais.

Quando questionados sobre os factores que podem contribuir para a inserção territorial de um tecido industrial ligado ao sector marítimo, as respostas foram diversas, e de apenas 67% dos inquiridos.

Município	Factores...
CAMINHA	<i>“No caso da comunidade piscatória de Caminha...não existem condições para uma expansão do sector. Em Vila Praia de Âncora, a expansão do sector passará pela resolução de problemas de acesso por mar ao portinho.”</i>
VILA DO CONDE	<i>“Existência do maior núcleo de pescadores do norte do país e saber-se aqui existir um grande apreço e sensibilidade para com as gentes do mar.”</i>
VILA NOVA DE GAIA	<i>“Acessibilidades ao nível dos transportes terrestres e vias de comunicação das zonas industriais aos portos.”</i>
OVAR	<i>“Proximidade de zonas portuárias.”</i>
MIRA	<i>“Proximidade ao mar”</i>
CANTANHEDE	<i>“...a existência de um porto marítimo com dimensão e características que potencie esse tipo de tecido industrial, que o Concelho não possui, nem tem condições para tal.”</i>
NAZARÉ	<i>“A sua excelente localização litoral, a proximidade do Mar e as boas condições de acessibilidade serão factores que poderão contribuir para o desenvolvimento industrial ligado ao sector marítimo.”</i>
PENICHE	<i>“Compatibilizar vertentes turística e industrial – interesses conflituosos...”</i>
MAFRA	<i>“Condições de acesso ao Mar, Escoamento do pescado.”</i>
SESIMBRA	<i>“A estabilidade do sector e o comprometimento com uma política nacional de apoio ao sector marítimo...”</i>
SINES	<i>“A zona industrial e logística de Sines, adjacente ao porto de águas profundas de Sines, dotada de bons acessos e infra-estruturas básicas, apoia o transporte oceânico, rodoviário e ferroviário.”</i>
ODEMIRA	<i>“Tal questão ser considerada pelo Governo ao nível dos PROT's, POOC's e PEOT's. Os municípios, por princípio, estão de acordo, desde que existam verbas...”</i>
ALJEZUR	<i>“A certificação de alguns produtos ligados à pesca, poderá abrir portas a algumas indústrias.”</i>
LAGOS	<i>“Turismo (nível local); pescas (nível regional); Transportes (nível nacional);</i>
LOULÉ	<i>“Passagem da administração das áreas marítimas para a Autarquia.”</i>
FARO	<i>“Solo industrial, acessibilidades náuticas e terrestres.”</i>
VILA DO BISPO	<i>“Não é relevante do ponto de vista industrial.”</i>
TAVIRA	<i>“O desenvolvimento de aquicultura...”</i>
VILA R.S.ANTÓNIO	<i>“Localização, conhecimento, procura associada às pescas e, principalmente, o aumento da actividade de recreio náutico”</i>
CASTRO MARIM	<i>“Criar condições para instalação de empresas no Concelho, de forma a potenciar a proximidade a Espanha e ao porto de Vila Real de Santo António.”</i>

CÂMARA DE LOBOS	<i>"Infra-estruturas portuárias e mão-de-obra especializada."</i>
VILA FRANCA DO CAMPO	<i>"A ampliação do porto de pescas poderá contribuir para a implementação de novas empresas ligadas ao sector das pescas..."</i>
VELAS	<i>"Incentivos à pesca e aos pescadores, sobretudo nos períodos de impossibilidade de actividade devido ao mau tempo."</i>
SANTA CRUZ DAS FLORES	<i>"Turismo..."</i>

Quadro 33. Factores que contribuem para a inserção territorial de um tecido industrial ligado ao sector marítimo

Em termos globais, verifica-se que os principais factores que poderão reforçar a inserção territorial de um tecido industrial marítimo se relacionam com acessibilidades e transportes, com a localização geográfica/proximidade do mar, com a existência de infra-estruturas e equipamentos portuários e com a presença de comunidades, de pessoas e de empresas, que asseguram determinadas actividades marítimas.

A grande maioria destes concelhos (30, num total de 36) referiu não manter quaisquer ligações com empresas/instituições de outros concelhos ao nível das actividades marítimas. Em relação aos restantes municípios, Odemira e Sesimbra referiram pertencer à Secção de Municípios com Actividade Piscatória e Portos da Associação Nacional de Municípios Portugueses. Esta última autarquia tem também colaborado com a Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa, Escola Superior de Tecnologia de Setúbal, Mútua dos Pescadores, IPIMAR, Direcção Geral das Pescas e Parque Natural da Arrábida. Cascais mantém uma colaboração, ao nível internacional, da marina com portos e estruturas congéneres e Sines, através dos seus terminais de contentores e de gás natural, mantém um papel importante na afirmação deste porto nas rotas do comércio nacional e internacional. Em Loulé referiram-se as ligações locais permitidas pelo comércio de pescado fresco, de apetrechos de pesca e de aparelhos electrónicos e mecânicos. Por último, a Câmara de Peniche pertencendo à Associação de Municípios do Oeste, à Associação Europeia de Municípios com Portos e Marinas de Recreio, mantém ainda ligação com o Instituto Politécnico de Leiria.

Com a Espanha, apenas sete das autarquias inquiridas mantêm alguma relação. Cascais e Odemira classificam-na de "cooperação". Sines refere ser, essencialmente, uma relação comercial, uma vez que o porto está servido por uma rede viária ligada à rede

de auto-estradas nacionais, possibilitando o fácil acesso ao resto do país e a Espanha, nomeadamente a Madrid e Sevilha. Quanto a Sesimbra, têm sido promovidas, em Espanha, acções de natureza promocional turística, que incluem a divulgação de actividades marinhas, como mergulho e náutica de recreio, havendo também uma geminação com a povoação espanhola de Altea (Comunidade Valenciana, Província de Alicante). Vila Real de Santo António, sendo uma “cidade de fronteira”, classifica de normal o estreitamento de ligações com o país vizinho, que se reflecte a vários níveis: comercial, industrial, formativo... Tavira partilha com Espanha Projectos INTERREG e Caminha reconhece, nessa ligação, a coexistência da prática da actividade piscatória por comunidades de ambos os países, essencialmente a decorrer no Rio Minho.

Relativamente a perspectivas de evolução do sector (marítimo) para os próximos anos, identificam-se três possíveis cenários, nomeadamente:

- *Optimista ou favorável*, partilhado pelos municípios de Espinho, Aveiro, Nazaré, Peniche, Sines, Aljezur, Lagos, Loulé, Faro, Vila Real de Santo António, Castro Marim, Câmara de Lobos, Angra do Heroísmo e Vila Franca do Campo. Em termos gerais, está perspectivada uma evolução favorável assente, directa ou indirectamente, no turismo náutico (Espinho; Aveiro, ao nível das embarcações de recreio; Angra do Heroísmo, onde a melhoria futura de infra-estruturas balneares, tendo em vista aumentar o fluxo de turistas, tem como objectivo o desenvolvimento da actividade comercial, nomeadamente associada ao mergulho, observação de fauna, flora e tesouros subaquáticos e pesca desportiva; e Nazaré, onde se reconhece haver um grande potencial turístico e, especificamente, ao nível da náutica de recreio) e na actividade piscatória (Peniche, que pretende assegurar uma posição de liderança nacional, como porto de pesca; Nazaré, onde a evolução parece estar dependente da sustentabilidade dos recursos, embora a implantação de um sistema de recifes artificiais ao largo possa vir a tornar-se um estímulo à promoção da biodiversidade, sendo também uma forma de proteger os recursos pesqueiros litorais da zona, fomentando o relançamento da pesca nesta praia; Aljezur, onde se espera atingir as metas de certificação dos produtos da pesca, como forma de se criarem, deste modo, os instrumentos de sustentabilidade para o sector; Loulé, onde a conclusão da construção do porto de pesca da Quarteira auspicia grande desenvolvimento para o sector piscatório; para

Câmara de Lobos está prevista uma evolução positiva, uma vez estar projectada a construção, no concelho, do novo porto de pesca da Madeira). Para Castro Marim está prevista a área de negócios do Sotavento Algarvio, o que poderá potenciar a localização de indústrias ligadas ao sector marítimo, reforçada pela proximidade ao porto de Vila Real de Santo António e a Espanha. A Câmara Municipal de Lagos prevê um desenvolvimento para o concelho/região associada à captação de empresas e à articulação com entidades de investigação na área das Ciências do Mar (Arqueologia marítima, Biologia marinha...). Também ressaltando a importância da Investigação e Desenvolvimento, o município de Faro acrescenta ainda que deverão aí surgir diversas iniciativas estruturantes, nomeadamente relacionadas com o reforço de infra-estruturas e equipamentos de apoio. Numa perspectiva de fomento do emprego associado ao sector marítimo, em Vila Franca do Campo está prevista a construção de uma unidade fabril, a partir do que se espera um aumento da produção industrial e do número de postos de trabalho. A ampliação do porto de pesca é referida como outra das vertentes em que assenta o desenvolvimento futuro. No caso específico de Sines, os investimentos nos domínios portuário e rodoviário, conjugados com um desenvolvimento urbano sustentado, irão contribuir para aumentar a capacidade atractiva do porto, sobretudo aos investidores que procuram áreas com condições naturais e infra-estruturas modernas e rentáveis.

- *De estagnação* (de um ou vários sectores), referido pelos municípios de Ovar, Santa Cruz das Flores, Velas, Oeiras, onde se espera, para o sector marítimo, algum dinamismo apenas em termos lúdicos e Caminha, onde a estagnação é referenciada para o sector das pescas em particular, embora exista um pequeno núcleo em Vila Praia de Âncora que, apesar da actividade apresentar um carácter ainda artesanal, poderá significar algum potencial de desenvolvimento relacionado com a pesca em alto mar. Em Cascais está prevista uma progressiva quebra da importância da pesca, embora se espere uma expansão da marinha de recreio.

- *Pessimista ou Desfavorável*, apontado para os concelhos de Póvoa de Varzim, Cantanhede, Mafra e Vila do Bispo, este que destaca o efeito negativo da Política Europeia de Pescas e o insuficiente esforço de investimento em infra-estruturas e equipamentos marítimos associados à actividade da pesca. O município de Odemira

manifesta a sua preocupação com o futuro, dada a conjuntura de falta de recursos humanos, de inactividade em muitos meses do ano, de falta de apoios ao sector pesqueiro artesanal e de burocracia processual. A autarquia de Sesimbra reconhece haver inúmeras ameaças ao sector da pesca, como a diminuição de recursos e a legislação criada para o efeito, que tem condicionado não só este sector como também o turismo associado às actividades náuticas (pesca lúdica/desportiva, náutica de recreio, mergulho...). Em Vila do Conde atribui-se às restrições existentes e à falta de apoios, as causas das dificuldades com que se deparam os armadores e pescadores, o que motivou a migração de muitos para outros portos. Em Mira antevê-se um agravamento das dificuldades.

Em síntese, estamos perante uma conjugação de factores que, em determinados territórios, são favoráveis a certas actividades marítimas, como o turismo náutico e a pesca que, apesar da crise geral em que se encontra a nível nacional, parece ainda desempenhar um papel importante para algumas comunidades (locais). Existe também alguma dinâmica, em torno do aparecimento de empresas ligadas ao mar, promotoras de emprego e de potencialização de recursos locais. Também começam a registar-se casos de alguma relação entre as actividades deste sector e a investigação e ciência, o que poderá significar um desenvolvimento mais sustentável, equilibrado e promissor. No entanto, e como foi demonstrado pelos resultados dos inquéritos, há ainda um longo caminho a percorrer, no sentido de se conseguir uma articulação entre o poder local e a restante estrutura do *Cluster*, dadas as fragilidades identificadas, em matéria da actuação na promoção do desenvolvimento (ao nível da reserva de solo industrial para a ampliação ou localização de empresas do sector marítimo ou da concessão de benefícios económicos ou fiscais para fixar essas empresas, por exemplo). A colaboração com o Governo Central é ainda incipiente, consubstanciando-se, na grande maioria dos casos, na participação em reuniões e em discussões públicas de documentos. O facto de quase 60% das Autarquias inquiridas não ter quaisquer medidas específicas direccionadas para o sector é também sintomático do muito que há, ainda, a fazer para se conseguir um fortalecimento das ligações e relações entre as entidades estruturantes do potencial *Cluster* do mar.

2.4. O PAPEL DAS ASSOCIAÇÕES DO SECTOR MARÍTIMO

Por se entender que as Associações, representando os interesses, os objectivos, as necessidades, a actuação perante os órgãos de poder e os projectos futuros das diferentes actividades económicas que se desenvolvem em torno do sector marítimo, considerámo-las como elemento indispensável na governação dos assuntos do mar. Partindo deste pressuposto, foram enviados inquéritos aos órgãos directivos de algumas dessas entidades. Procurou-se abranger um universo o mais diversificado possível, tal como o exige a abordagem a um tema tão vasto como é um *Cluster do mar...* participaram 23 Associações, nomeadamente:

- a Associação de Aquacultores de Portugal¹⁵⁹ (AAP);
- a Associação Nacional dos Industriais de Conservas de Peixe¹⁶⁰ (ANICP);
- a Associação das Indústrias Navais (AIN)¹⁶¹;
- a Associação de Armadores da Marinha de Comércio¹⁶² (AAMC);
- treze Associações de Armadores de Pesca e de Pescadores/Profissionais de Pesca, entre as quais a Associação dos Armadores das Pescas Industriais, uma Organização de Produtores de Pesca, uma Cooperativa de Pesca e uma Associação de Pesca e da Indústria Transformadora de Produtos do Mar;
- três Associações ligadas ao turismo náutico (a Associação Portuguesa de Escolas de Navegação de Recreio, a Associação Portuguesa de Portos de Recreio e a Associação Nacional de Cruzeiros).

¹⁵⁹ A **Associação de Aquacultores de Portugal**, criada em 1995 e sediada em Vila do Conde, conta com cerca de duas dezenas de associados. Começou por ser uma associação de truticultores, com expressão sobretudo nas regiões Norte e Centro, mas, com a integração de novas unidades de aquicultura marinha, tem vindo a alargar a sua área de influência para diferentes zonas do país. O seu papel é, essencialmente, o de representação da indústria aquícola nacional na interlocução com a Administração Central e os organismos relacionados com a actividade.

¹⁶⁰ A **Associação Nacional dos Industriais de Conservas de Peixe**, localizada em Matosinhos, foi criada no ano de 1977, contando com cerca de 19 associados. Desenvolve a sua actividade em torno da indústria transformadora de produtos da pesca.

¹⁶¹ A **Associação das Indústrias Navais**, anterior Associação das Indústrias Marítimas, foi criada em 1963. Localizando-se em Lisboa, conta com 43 associados do sector da Construção e Reparação Naval.

¹⁶² A **Associação de Armadores da Marinha de Comércio** foi constituída em 1995 e localiza-se em Lisboa. Conta com dez associados (empresas) ligados ao transporte marítimo.

Mais de 80% destas Associações localizam-se nos Distritos do Porto, Setúbal, Faro e Lisboa, encontrando-se nestes dois últimos cerca de 55%. Tratam-se, em termos gerais, de associações pequenas, uma vez que quase metade possui menos de 50 associados. De notar que por associados se entende tanto o cidadão individual (pescador ou empresário, por exemplo), como a embarcação, a empresa ou, ainda, como acontece no caso específico da Associação Portuguesa de Escolas de Navegação de Recreio (APENR), instituições (como escolas). Destaca-se do conjunto, essencialmente pela dimensão, a Associação Nacional de Cruzeiros (ANC) que contava, à data de aplicação do inquérito (Dezembro 2010), com cerca de 750 sócios em pleno uso de direitos.

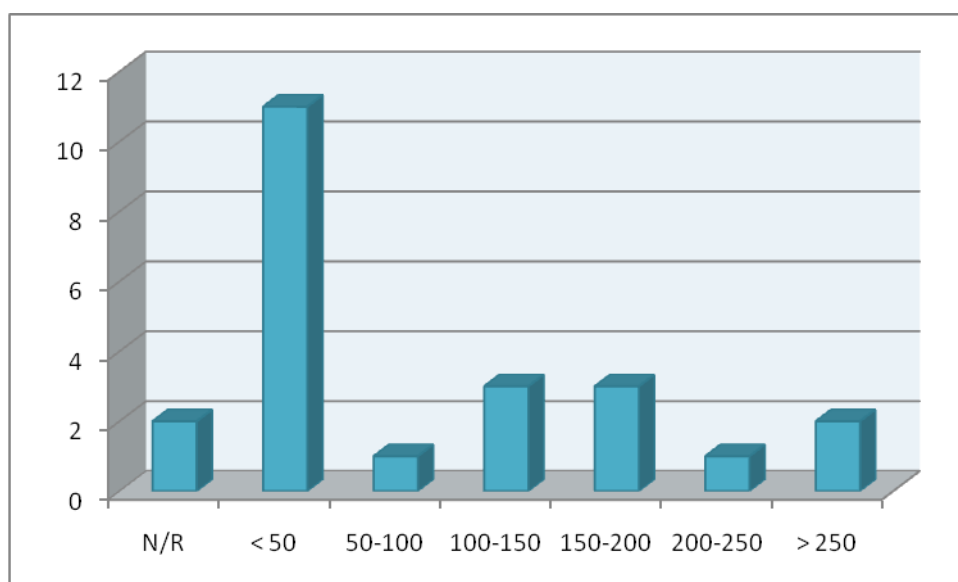


Figura 166. Número de associados das Associações inquiridas

Fonte: Inquérito próprio

A área de influência de oito destas Associações (cerca 35%) corresponde ao território nacional, estendendo-se duas às Regiões Autónomas. Em termos regionais, o Algarve destaca-se pelo facto de ser a região com maior número de associações ligadas ao sector marítimo.

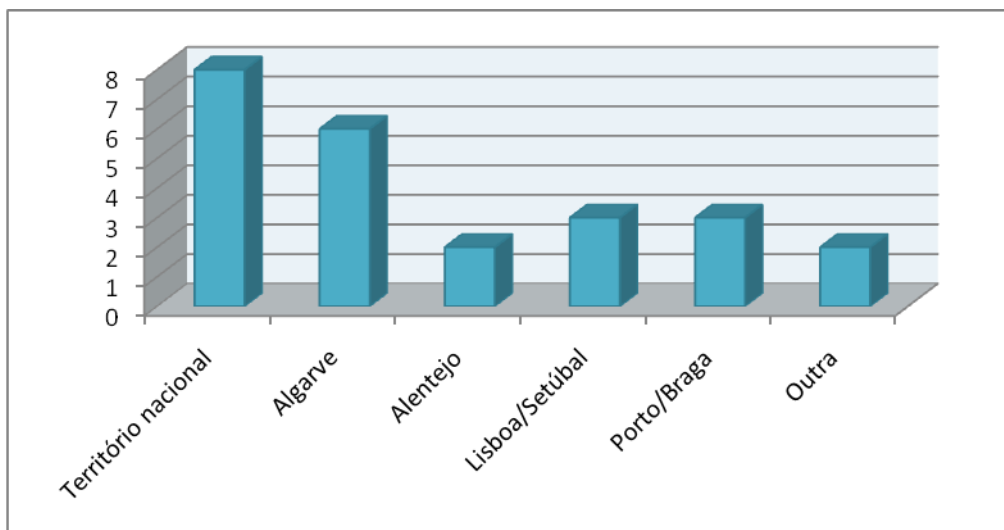


Figura 167. Área geográfica de abrangência das Associações inquiridas

Fonte: Inquérito próprio

A acção que estas entidades desenvolvem, junto dos associados, processa-se globalmente ao nível do apoio administrativo, jurídico, logístico, documental, informativo e de aconselhamento (no âmbito da divulgação e interpretação de legislação, por exemplo, ou no apoio à elaboração de candidaturas de projectos a subsídios). É de registar a cedência de equipamentos e veículos que muitas das Associações, essencialmente as ligadas à actividade piscatória, disponibilizam aos sócios, assim como o papel que têm ao nível da comercialização do pescado e da regulação do mercado, nomeadamente na procura do equilíbrio entre as capturas e a procura, que é muito útil para os produtores. Também deverá ser notado o papel da AIN que faz divulgação de informação estatística, organiza conferências e cursos, divulgando os principais instrumentos de apoio ao sector e participando em projectos europeus. As Associações de âmbito nacional assumem normalmente um papel de interlocução com a tutela, defendendo os interesses dos seus associados no domínio da definição da política nacional para o sector em causa.

O papel destas associações na governação dos assuntos do mar remete-se para a sua acção junto das entidades governamentais, a fim de alcançarem os seus objectivos que, em última instância, se canalizam para o desenvolvimento (local/regional ou nacional) dos sectores (marítimos) que representam. Apurou-se, em termos gerais,

que a sua participação ou influência nos processos de tomada de decisão e definição das políticas nacionais para os sectores em causa é incipiente e pouco significativa, dado traduzir-se, na maioria dos casos, em pedidos de esclarecimento, remetidos para os órgãos de decisão centrais, e no agendamento de reuniões com os Ministérios ou Secretarias de Estado intervenientes ou ainda com o Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos ou com a Direcção Geral das Pescas e Aquicultura. O “diálogo”, entre as Associações e os organismos da Administração Central com tutela nas diferentes áreas, é o principal aspecto da relação entre as duas partes. No entanto, trata-se fundamentalmente de um “diálogo” de recurso para esclarecimento de dúvidas sobre aspectos operacionais da actividade e não de discussão ou negociação de medidas estruturantes para a sua evolução. Apenas duas associações indicam desenvolver acções que se poderão traduzir numa participação mais construtiva e interventiva, a saber:

- a ANC, que refere integrar grupos de trabalho constituídos para o estudo e definição das intervenções e colaborar nos órgãos a que pertence (nomeadamente, no Conselho da Náutica de Recreio e no Conselho da Região Hidrográfica do Tejo), sendo o mesmo procedimento aplicado quando se trata de um assunto da responsabilidade do poder central ou local;

- a Associação dos Armadores das Pescas Industriais, que, além do contacto frequente com os organismos centrais/regionais referidos (Ministério, Secretaria de Estado e Direcção Geral das Pescas e Aquicultura), envia regularmente relatórios sobre temas relevantes para a actividade da pesca, assim como elabora estudos técnicos que submete à apreciação daquelas entidades, com a intenção de que as suas propostas sejam tidas em consideração na fase de tomada de decisão sobre esses assuntos.

Para os próximos anos, os objectivos das associações inquiridas são abrangentes e variam entre a manutenção e continuação da actividade até projectos mais ambiciosos, como conseguir tornar a actividade piscatória mais rentável e atractiva, por exemplo. Em relação às associações da náutica de recreio, os objectivos são dar continuidade à colaboração com organismos ligados à actividade, nacionais e estrangeiros, tendo em vista o incremento da utilização recreativa do mar, constituindo também objectivo zelar pela qualidade ao nível da formação dos

navegadores (de recreio) e pela agilização e desburocratização dos procedimentos associados. Os objectivos da AIN e da AAMC são dar continuidade à sua actividade e, no caso desta última, reivindicar as ajudas estatais assumidas pelo Governo ao sector. A AAP indica a defesa dos interesses dos seus associados como a intenção norteadora da sua acção para os próximos anos, assim como a manutenção da capacidade de diálogo com a tutela. Constitui objectivo da ANICP defender o sector das conservas de peixe, preparando-o cada vez mais para a crescente concorrência internacional, no contexto da globalização do mercado. Os objectivos das associações ligadas à pesca são variados, desde contribuir para que a actividade se torne sustentável, económica e ambientalmente, através do reforço da ligação à investigação, a reduzir ou erradicar a pesca ilegal, a actuar nos circuitos de comercialização, no sentido de contrariar o quadro actual em que os intermediários, comprando a preços baixos em lota, vendem bastante mais caro aos consumidores. Constituem, ainda, objectivos destas associações, promover a qualidade do pescado, apostando cada vez mais em marcas diferenciadoras do produto, conseguir uma melhoria do nível e qualidade de vida dos pescadores, manter e melhorar o apoio prestado, construir e melhorar infra-estruturas, equipamentos e instalações, reforçar os laços de cooperação com outras associações e entidades públicas ou privadas, sempre no sentido de melhorar as condições estruturais e organizativas, assim como aumentar a partilha e a divulgação de informação e conhecimento relacionados com a actividade piscatória.

Relativamente a perspectivas de desenvolvimento, as associações da náutica de recreio inquiridas vêem com alguma reserva o futuro do sector, principalmente a Associação Portuguesa dos Portos de Recreio que reconhece na estagnação o futuro da actividade em Portugal, apesar da retoma que já se verifica em mercados como o dos EUA ou da Alemanha. Também a APENR antevê uma evolução pouco optimista, prevendo uma continuação da redução da formação na sequência da diminuição da venda de barcos. Para a ANC o futuro do turismo de cruzeiros passa pelo investimento imprescindível em novas marinas e portos de recreio, podendo vir a constituir-se como motor de desenvolvimento, pela criação de emprego, atracção de visitantes e fomento de outros sectores, e pelo maior esforço de agilização e flexibilização da legislação que regulamenta a actividade. A nível internacional, reconhece que as perspectivas são

favoráveis a países como a França e a Espanha, líderes europeus em matéria de desporto e turismo náutico. A AIN auspicia uma evolução muito favorável à actividade desenvolvida nos estaleiros do Arsenal do Alfeite, moderada nos restantes estaleiros nacionais, destacando a nível internacional o Brasil. Para a AAMC a navegação comercial em território nacional enfrenta perspectivas dependentes do apoio estatal e do empreendedorismo dos agentes económicos, que se tem revelado muito incipiente. A recuperação da economia mundial reflecte-se positivamente na evolução internacional do sector. Já para a aquacultura, a AAP não antevê um crescimento muito significativo mas antes a consolidação de empresas já com presença sólida no mercado e dificuldades para as de menor dimensão. As perspectivas de desenvolvimento poderão ser boas a nível nacional, desde que haja interesse e vontade política, havendo um aspecto que penaliza o sector que é o ambiental. Também para as conservas de peixe, a evolução parece ser favorável, perspectivando-se o aumento da produtividade e do volume de negócios, havendo boas possibilidades de expansão no exterior. Finalmente, para a pesca, e aos olhos das associações inquiridas, as perspectivas de desenvolvimento não são animadoras, enquadradas num cenário de crise e de dificuldades, associadas à diminuição de pessoal, ao aumento do preço dos combustíveis e à redução dos stocks de peixe, o que auspicia uma tendência de perda de importância crescente da actividade para o desenvolvimento regional e nacional.

A governação do mar requer que as entidades intervenientes, sejam elas públicas ou privadas, assumam uma atitude activa, empreendedora e determinada. As associações portuguesas que gerem e defendem os interesses dos agentes activos nos diversos sectores poderão ter um papel muito mais decisivo em matéria de governação e, assim, cumprir a sua missão que consiste, entre outros aspectos, em participar mais activamente na construção do futuro de todo o sector marítimo.

3. UM *CLUSTER* MARÍTIMO PORTUGUÊS – UMA REALIDADE COM FUTURO?

3.1. AS *REGIÕES* – *CHAVE DO CLUSTER* MARÍTIMO

A abordagem científica de um tema implica, normalmente, a recolha, tratamento e análise de dados, a partir do que se produz nova informação e novos conhecimentos. Tratando-se de uma abordagem com carácter geográfico, a informação é sempre referenciada a um determinado espaço ou território, ou seja, é *georreferenciada*. Nessa perspectiva, e nesta fase do trabalho, impõe-se a definição de uma área de estudo. O critério assumido foi o de delimitar uma área correspondente às NUT III que, no território continental, fazem fronteira com o mar e as duas Regiões Autónomas.

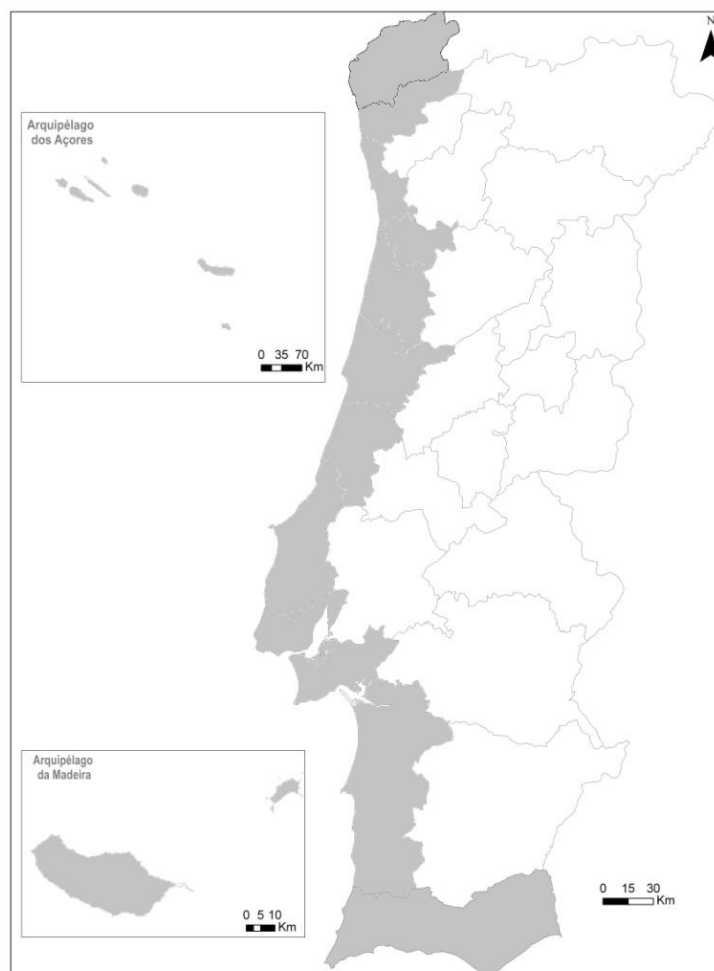


Figura 168. Área de Estudo

Com a delimitação e estudo desta área pretende-se identificar as *regiões – chave* do *Cluster*, ou seja, aquelas onde cada um dos sectores de estudo tem maior importância, a partir das variáveis seguintes:

- Pessoal ao serviço;
- Produção;
- Valor Acrescentado Bruto.

A base de dados utilizada é a disponível pelo Instituto Nacional de Estatística, para os seguintes sectores:

- *Pesca¹⁶³ e Aquicultura¹⁶⁴*;
- *Preparação e Conservação de Peixes, Crustáceos e Moluscos¹⁶⁵*;
- *Construção Naval¹⁶⁶*;
- *Construção de Embarcações de Recreio e Desporto*;
- *Actividades dos Portos de Recreio (Marinas)*;
- *Transporte Marítimo de Mercadorias*;
- *Transporte Marítimo de Passageiros¹⁶⁷*;
- *Actividades Auxiliares dos Transportes por Água.*

Nesta fase, foram considerados somente os sectores para os quais o INE disponibiliza informação, ou seja, a actividade portuária e logística, a segurança e defesa marítimas, a energia e recursos minerais, o ensino e a investigação não são aqui analisados por essa razão. Para o turismo marítimo (incluindo a náutica de recreio e os cruzeiros) consideram-se os sectores para os quais há dados disponíveis e que melhor se

¹⁶³ Inclui: pesca marítima, apanha de algas e de outros produtos do mar, pesca em águas interiores e apanha de produtos de águas interiores.

¹⁶⁴ Inclui: aquicultura em águas salgadas e salobras e aquicultura em águas doces.

¹⁶⁵ Inclui: Preparação de produtos da pesca e da aquicultura, Congelação de produtos da pesca e da aquicultura, Conservação de produtos da pesca e da aquicultura em azeite e outros óleos vegetais e outros molhos, Salga, secagem e outras actividades de transformação de produtos da pesca e da aquicultura.

¹⁶⁶ Inclui: Construção de embarcações metálicas e estruturas flutuantes, excepto de recreio e desporto e Construção de embarcações não metálicas, excepto de recreio e desporto.

¹⁶⁷ Inclui: Transportes marítimos não costeiros de passageiros e Transportes costeiros e locais de passageiros.

adequam à análise da sua importância, ou seja, “Construção de Embarcações de Recreio e Desporto” e “Actividades dos Portos de Recreio (Marinas)”. Optou-se, em termos metodológicos, pelo cálculo dos Quocientes de Localização (QL) daquelas variáveis e sectores a nível de NUT III. Os QL permitem avaliar o grau relativo de concentração de uma determinada actividade num território¹⁶⁸. Neste caso, compara-se a importância que cada actividade/sector tem por NUT III com a importância que a(o) mesma(o) tem no país (território do Continente e Regiões Autónomas). Sempre que os valores são inferiores a 1 significa que essa actividade/sector tem uma expressão inferior na NUT em comparação com a sua expressão nacional. Quando os valores dos QL são superiores a 1 significa precisamente o contrário, ou seja, a actividade/sector tem uma expressão superior na NUT em causa do que tem no país. Quanto maior for o valor do QL, maior o grau de especialização da NUT no sector em causa. O propósito é, pois, identificar as NUT III mais especializadas nas diversas actividades/sectores considerados e, assim, as *regiões-chave* deste *Cluster*.

Relativamente ao emprego (pessoal ao serviço), a confidencialidade de muitos dados limita e condiciona incontornavelmente a análise. De qualquer forma, e no que se refere ao sector Pesca e Aquicultura, verifica-se ser particularmente importante nos Açores, Alentejo Litoral, Algarve e Oeste, sendo no Baixo Vouga, Grande Porto e na R. A. Madeira superior ao valor médio nacional. Na Preparação e Conservação de Peixes, Crustáceos e Moluscos, o destaque vai para o Alentejo Litoral, Oeste e Baixo Vouga pela maior expressão que o emprego assume nestas regiões. No Baixo Mondego também se mantém superior ao valor médio nacional mas mais baixo do que nas outras. No Algarve o valor é inferior a 1. São ambos sectores importantes para o país em termos de emprego (todas as NUT têm registo de pessoal ao serviço, sendo em alguns casos dados confidenciais).

No que diz respeito à Construção Naval e à Construção de Embarcações de Recreio e Desporto, a confidencialidade é ainda mais acentuada. No primeiro, destaca-se a Península de Setúbal, cujo QL do emprego é elevado (5), o que evidencia uma

¹⁶⁸ $QL_{rj} = \frac{X_{rj}}{X_r} / \frac{X_{pj}}{X_p}$

Em que: X_{rj} – valor da actividade j na região r; X_r – valor do total das actividades consideradas na região r; X_{pj} – valor da actividade j na região padrão p; X_p – valor total das actividades consideradas na região padrão p.

especialização igualmente elevada. Também a NUT Baixo Vouga apresenta um nível de emprego superior à média do país, embora mais modesto do que no caso anterior. No segundo, domina a NUT Minho – Lima, região altamente especializada na Construção de Embarcações de Recreio e Desporto, ao nível do emprego, dado o muito alto valor de QL (33). O Algarve surge como a segunda NUT do país a este nível, ainda que com valores muito mais modestos (QL de 2).

No Transporte Marítimo de Mercadorias, o emprego é mais relevante nas Regiões Autónomas, ambas com grau de especialização muito acentuado no sector (QL 14 na R. A. Madeira e 9 na R. A. Açores). A Grande Lisboa é a única NUT III do Continente para a qual existem dados disponíveis, registando um QL modesto de 1,4. Quanto ao Transporte Marítimo de Passageiros, e sendo a confidencialidade dos dados, mais uma vez, um entrave a uma análise mais profunda, a região mais especializada é o Algarve.

O emprego no Transporte Marítimo de Passageiros encontra, ainda, uma concentração ligeira na NUT da Grande Lisboa (valor de 1,3 de QL).

Nas Actividades Auxiliares dos Transportes por Água apenas conseguimos ter acesso ao valor de uma região (razão pela qual não se optou pela representação cartográfica deste sector) – o Alentejo Litoral que apresenta um grau muito acentuado de especialização no sector, em matéria de emprego (QL de 26). O mesmo acontece com as Actividades dos Portos de Recreio (marinas), sendo, neste caso, a concentração do emprego na Península de Setúbal, ainda que muito inferior à verificada na situação anterior (o valor do QL neste caso é 2).

Em termos gerais, as regiões mais importantes em termos de emprego são:

- Minho – Lima, na Construção de Embarcações de Recreio e Desporto;
- Alentejo Litoral, na Pesca e Aquicultura e nas Actividades Auxiliares dos Transportes por Água;
- Algarve, no Transporte Marítimo de Passageiros;
- R. A. Açores, na Pesca e Aquicultura e no Transporte Marítimo de Mercadorias;
- R. A. Madeira, no Transporte Marítimo de Passageiros.

Figura 169. QL do Pessoal ao Serviço das Empresas de Construção Naval, na área de estudo, em 2008



Figura 170. QL do Pessoal ao Serviço das Empresas de Construção de Embarcações de Recreio e Desporto, na área de estudo, em 2008



* Dado Confidencial

Figura 171. QL do Pessoal ao Serviço das Empresas de Pesca e Aquicultura, na área de estudo, em 2008

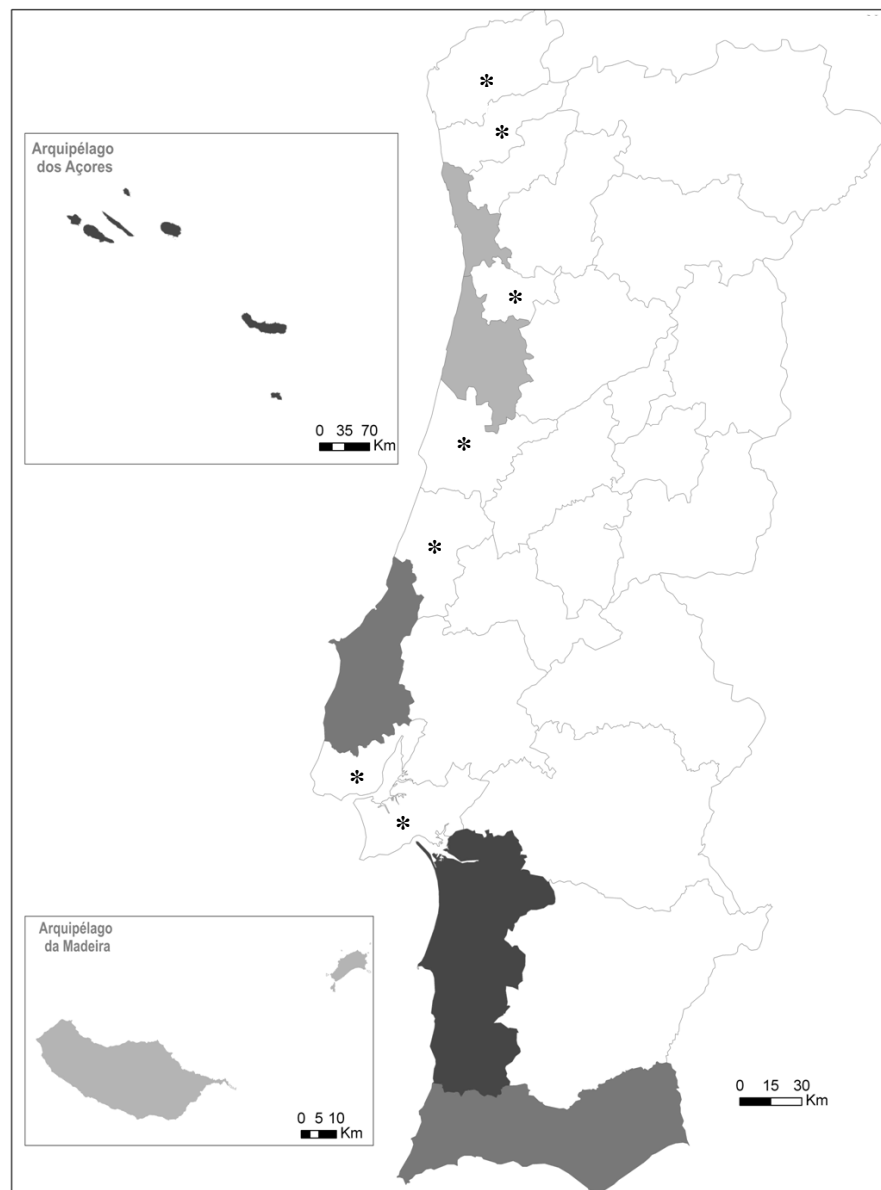
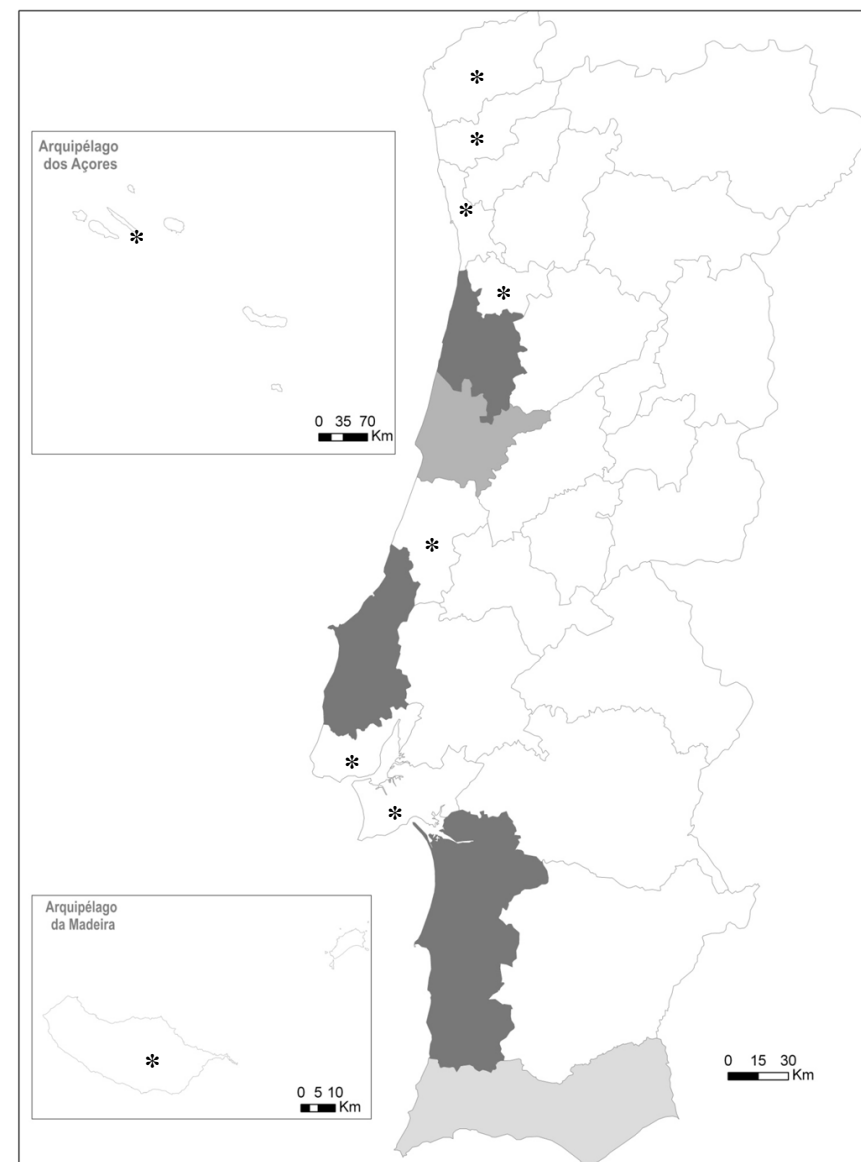


Figura 172. QL do Pessoal ao Serviço das Empresas de Preparação e Conservação de Peixes, Crustáceos e Moluscos, na área de estudo, em 2008



* Dado Confidencial

Figura 173. QL do Pessoal ao Serviço das Empresas de Transporte Marítimo de Mercadorias, na área de estudo, em 2008

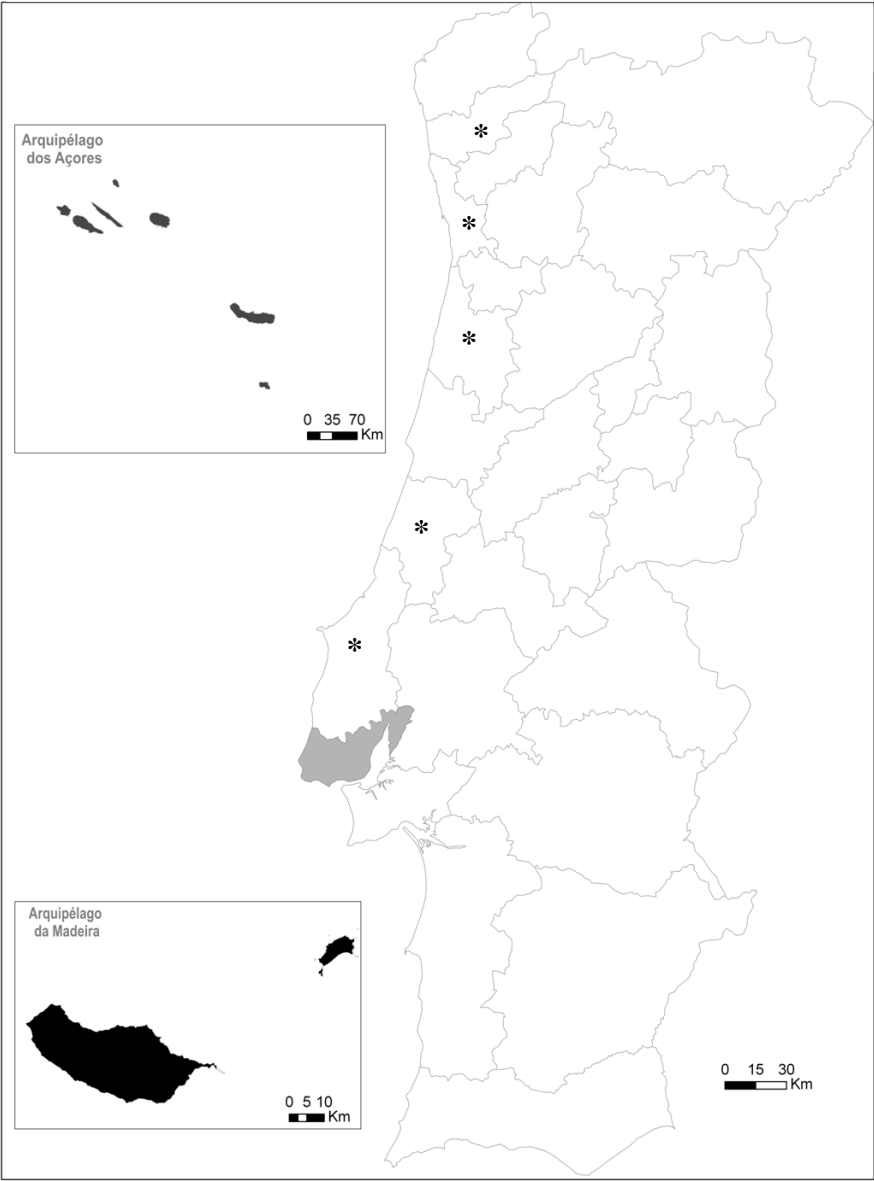


Figura 174. QL do Pessoal ao Serviço das Empresas de Transporte Marítimo de Passageiros, na área de estudo, em 2008



* Dado Confidencial

A Pesca e Aquicultura e a Preparação e Conservação de Peixes, Crustáceos e Moluscos têm um padrão mais disperso no país (a Pesca, no entanto, mais concentrado no sul, essencialmente, no Alentejo Litoral e Algarve, e Regiões Autónomas). Na Construção Naval, lidera a região da Península de Setúbal e na Construção de Embarcações de Recreio e Desporto o Minho – Lima. No Transporte Marítimo, a maior concentração do emprego é no Algarve e Regiões Autónomas, registando-se uma concentração secundária na região da Grande Lisboa.

No que se refere ao valor da Produção, mais uma vez a elevada confidencialidade compromete muito acentuadamente a análise da informação. No entanto, é possível identificar como principais as seguintes regiões NUT III:

- na Pesca e Aquicultura, a R. A. Açores, o Algarve, o Oeste e o Baixo Vouga (todas com QL superior a 4), ainda que no Alentejo Litoral, na R. A. Madeira e no Grande Porto os valores, mais baixos, se mantenham superiores aos médios do país;
- na Preparação e Conservação de Peixes, Crustáceos e Moluscos, o Oeste e o Baixo Vouga (com QL de 13,5 e 4,4 respectivamente) e, com uma menor importância mas com QL acima de 1, o Baixo Mondego e o Alentejo Litoral;
- na Construção Naval, a Península de Setúbal (QL de 3,6);
- na Construção de Embarcações de Recreio e Desporto, o Minho – Lima assume uma importância inquestionável (QL 59), apresentando o Algarve um modesto valor de 1,6;
- no Transporte Marítimo de Passageiros, o Algarve e a Grande Lisboa;
- no Transporte Marítimo de Mercadorias, as Regiões Autónomas e, com uma menor importância, a Grande Lisboa.

Figura 175. QL do Pessoal ao Serviço nas Empresas superior a 1, por actividade económica e NUT III - Síntese

Sectores NUT III	Pesca e Aquicultura	Preparação e Conservação Peixes, Crustáceos e Moluscos	Construção Naval	Construção Embarcações Recreio e Desporto	Transporte Marítimo Passageiros	Transporte Marítimo Mercadorias
Minho Lima						
Cávado						
Grande Porto						
Entre Douro e Vouga						
Baixo Vouga						
Baixo Mondego						
Pinhal Litoral						
Oeste						
Grande Lisboa						
P. Setúbal						
Alentejo Litoral						
Algarve						
R.A. Açores						
R.A. Madeira						

QL: ■ (> 10) ■ (5-10) ■ (3-5) ■ (1-3)

Nas Actividades Auxiliares dos Transportes por Água, a NUT Alentejo Litoral assume a liderança nacional, em matéria de produção das empresas do sector, revelando uma muito acentuada especialização (QL de 24). A produção das empresas de Actividades de Portos de Recreio (marinas) é insignificante – para 11 das 14 NUT III de estudo não existem dados e na única para a qual existem são inferiores a 1 (Península de Setúbal). Tal como nas variáveis anteriores (número de empresas e pessoal ao serviço), optou-se pela não representação cartográfica destes dois últimos sectores pelo facto de para cada um deles só existirem dados para uma NUT.

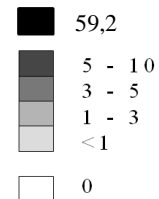
Sendo assim, e a partir dos valores dos QL da Produção das empresas dos sectores considerados, pode-se concluir que o Minho – Lima é a região de excelência na Construção de Embarcações de Recreio e Desporto; já o Baixo Vouga e principalmente o Oeste têm uma elevada especialização na Pesca e Aquicultura e na Preparação e Conservação de Peixes, Crustáceos e Moluscos; a Península de Setúbal destaca-se pelo volume de produção na Construção Naval e o Alentejo Litoral, como referido, nas Actividades Auxiliares dos Transportes por Água; o Algarve tem uma elevada especialização na Pesca e Aquicultura e no Transporte Marítimo de Passageiros, assim como as duas Regiões Autónomas, ainda que aqui o Transporte Marítimo de Mercadorias seja predominante.

Também a análise do Valor Acrescentado Bruto das empresas daqueles sectores é comprometida pela elevada confidencialidade dos dados. No entanto, é possível apurar que na Pesca e Aquicultura, se destacam como regiões mais especializadas: os Açores (que apresentam o QL mais elevado, cerca de 7,8), o Oeste (5,3), o Algarve (4,8), o Baixo Vouga (3,3) e o Alentejo Litoral (2,6). Com valores mais baixos, mas ainda assim superiores a 1, o Grande Porto e a R. A. Madeira (com valores de QL de 1,5 e 1,3 respectivamente). Na Preparação e Conservação de Peixes, Crustáceos e Moluscos evidenciam-se as NUT III do Oeste (QL 8,4), Baixo Vouga (4,9) e Alentejo Litoral (3,8). O Baixo Mondego e o Algarve têm também uma concentração de empresas a produzir um VAB importante, uma vez que os seus valores de QL são, respectivamente, 1,5 e 1.

Figura 176. QL da Produção das Empresas de Construção Naval, na área de estudo, em 2008



QL



* Dado Confidencial

Figura 177. QL da Produção das Empresas de Construção de Embarcações de Recreio e Desporto, na área de estudo, em 2008



Figura 178. QL da Produção das Empresas de Pesca e Aquicultura, na área de estudo, em 2008

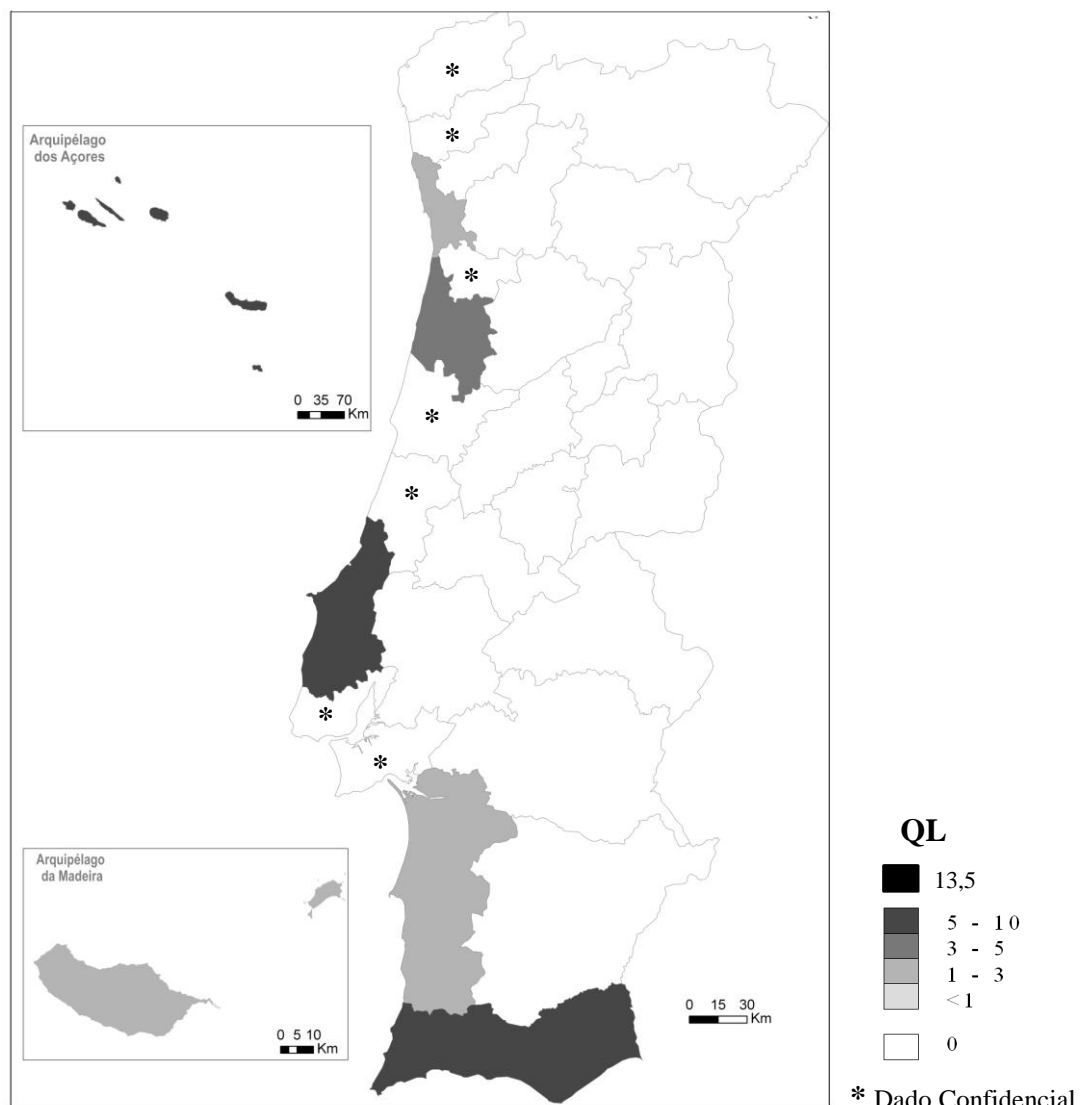


Figura 179. QL da Produção das Empresas de Preparação e Conservação de Peixes, Crustáceos e Moluscos, na área de estudo, em 2008

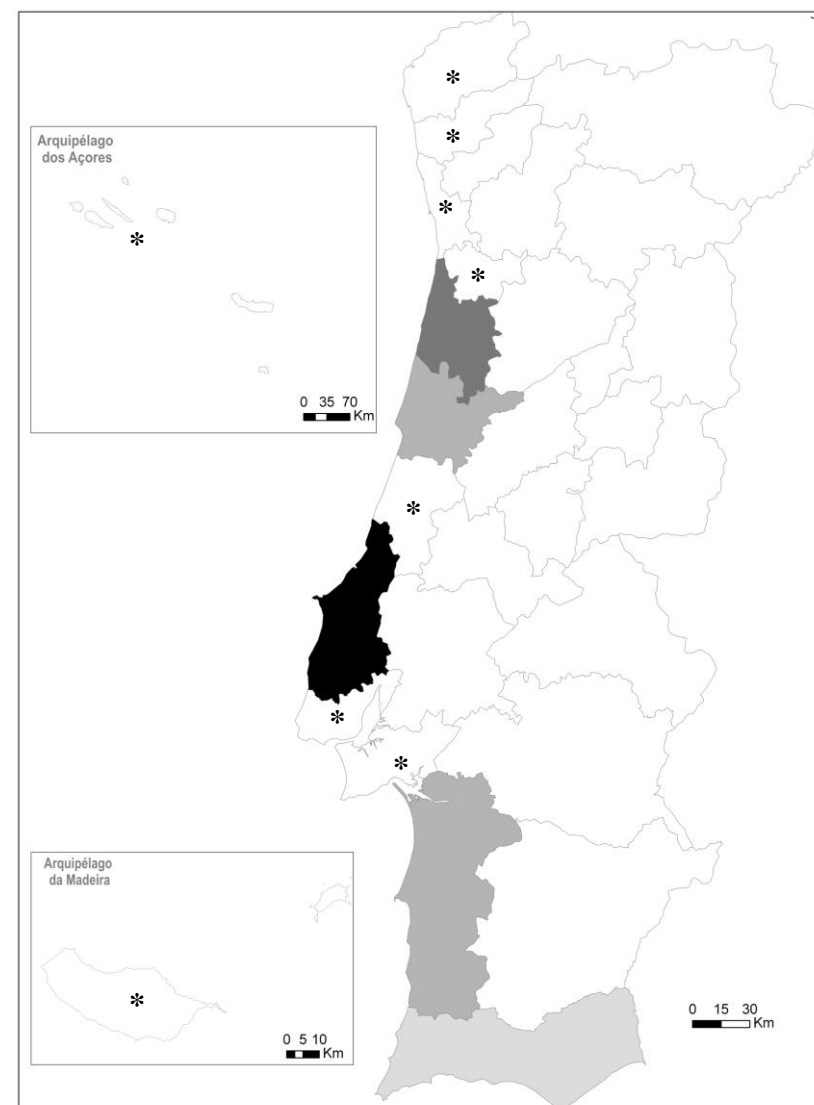


Figura 180. QL da Produção das Empresas de Transporte Marítimo de Mercadorias, na área de estudo, em 2008

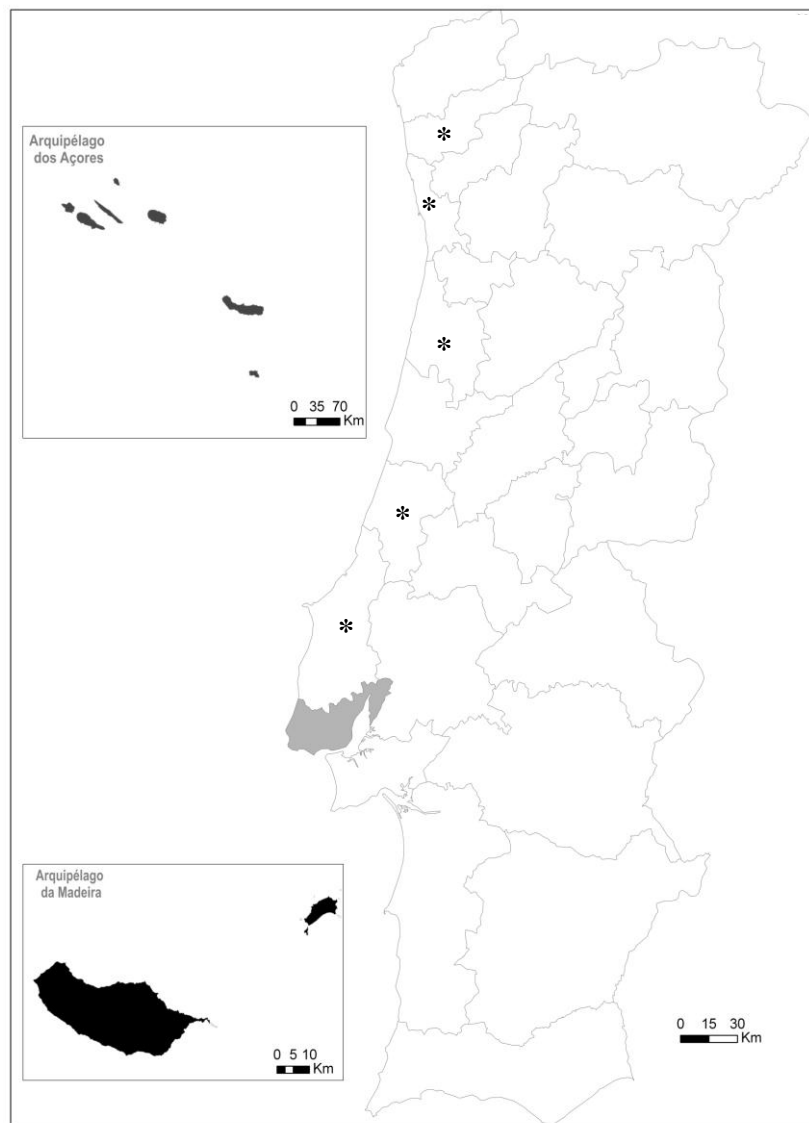


Figura 181. QL da Produção das Empresas de Transporte Marítimo de Passageiros, na área de estudo, em 2008



Figura 182. QL da Produção das Empresas superior a 1, por actividade económica e NUT III - Síntese

Sectores NUT III	Pesca e Aquicultura	Preparação e Conservação Peixes, Crustáceos e Moluscos	Construção Naval	Construção Embarcações Recreio e Desporto	Transporte Marítimo Passageiros	Transporte Marítimo Mercadorias
Minho Lima						
Cávado						
Grande Porto						
Entre Douro e Vouga						
Baixo Vouga						
Baixo Mondego						
Pinhal Litoral						
Oeste						
Grande Lisboa						
P. Setúbal						
Alentejo Litoral						
Algarve						
R.A. Açores						
R.A. Madeira						

QL: (> 10) (5-10) (3-5) (1-3)

Na Construção Naval a elevada confidencialidade dos dados permite a análise somente de duas NUT III – a Península de Setúbal (QL 6,8) e o Baixo Vouga (1,4).

A Península de Setúbal lidera no sector da Construção Naval, o Minho - Lima é a NUT de excelência da Construção de Embarcações de Recreio e Desporto, apresentando o mais elevado valor de QL de todos os sectores e variáveis analisados – cerca de 56. No Algarve é também produzido um VAB significativo neste sector (QL de 1,7). As ilhas dominam no VAB das Empresas de Transporte Marítimo de Mercadorias, principalmente a Madeira (QL 21,5). Já ao nível das Empresas de Transporte Marítimo de Passageiros, a NUT mais proeminente é o Algarve (QL 10,4). Em ambos os casos a NUT Grande Lisboa apresenta valores pouco relevantes, inferiores a 1 nas duas situações. Optou-se pela não representação cartográfica dos outros dois sectores, uma vez que, no caso das Empresas de Actividades Auxiliares dos Transportes por Água, somente existe disponível o valor do Alentejo Litoral, que é muito elevado evidenciando a relevância da região para o país, neste sector (32). À excepção das NUT Cávado, Entre Douro e Vouga, Baixo Mondego, Pinhal Litoral e Oeste que apresentam valor zero, as restantes NUT têm dados confidenciais. Relativamente às empresas de Actividades dos Portos de Recreio (marinas), todas as NUT III apresentam valor zero, excepto o Grande Porto e o Algarve, que têm dados confidenciais.

Mais uma vez, a Pesca e Aquicultura e a Preparação e Conservação de Peixes, Crustáceos e Moluscos surgem num maior número de NUT III. No primeiro sector, o Oeste e a R.A. Açores correspondem às regiões que maior riqueza produzem. No segundo, a região Oeste é, sem dúvida, a principal do sector, tal como o é a Península de Setúbal, no caso da Construção Naval e o Minho – Lima na Construção de Embarcações de Recreio e Desporto.

Figura 183. QL do VAB da Construção Naval, na área de estudo, em 2008

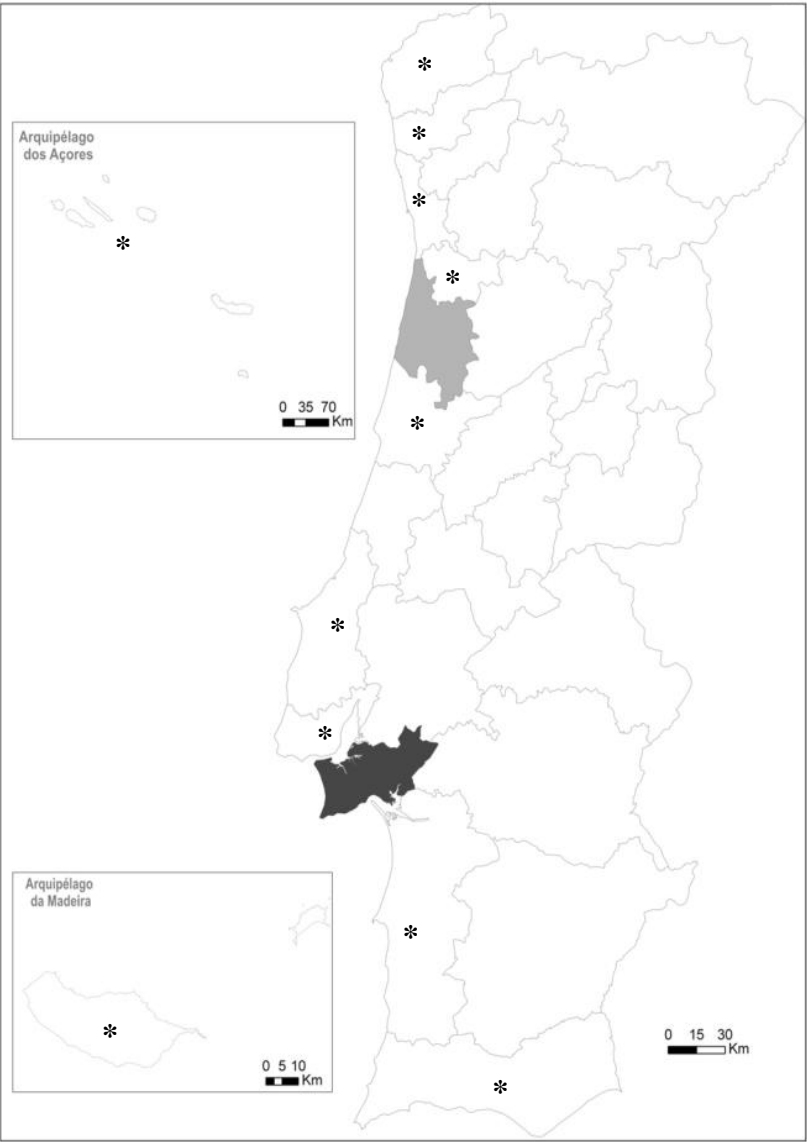
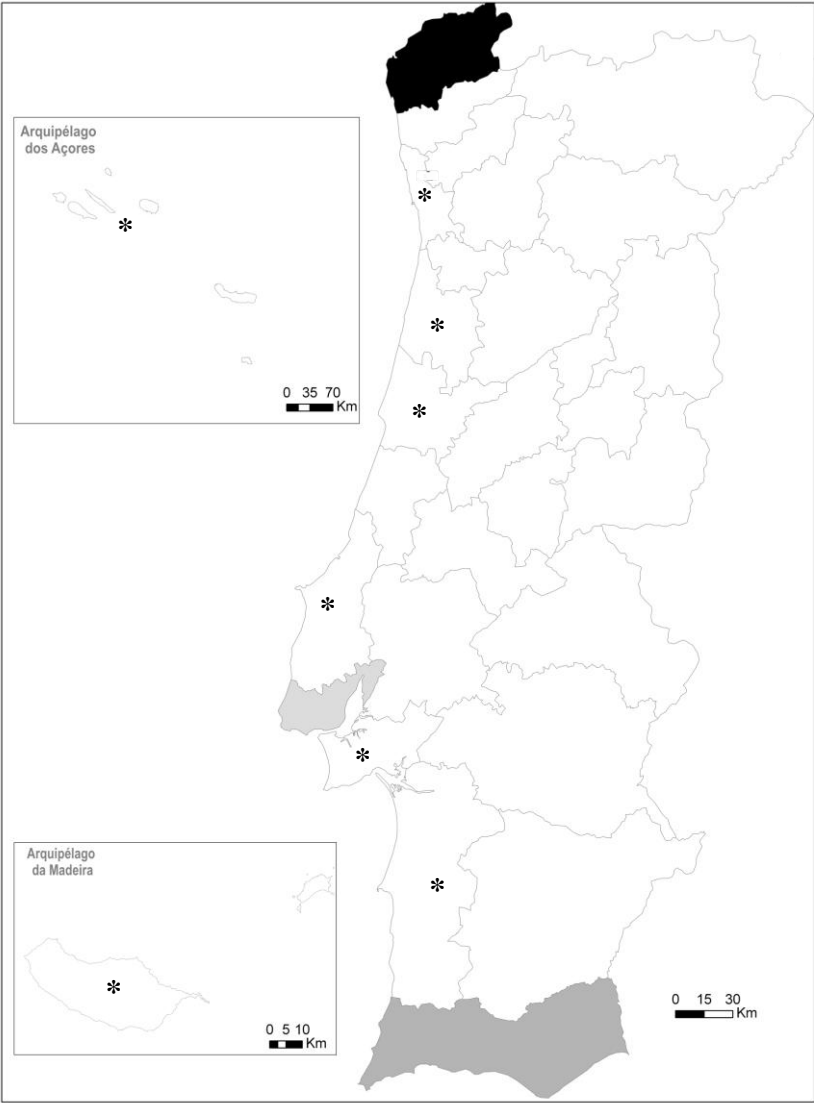


Figura 184. QL do VAB da Construção de Embarcações de Recreio e Desporto, na área de estudo, em 2008



QL

55,6
5 - 10
3 - 5
1 - 3
< 1
0

* Dado Confidencial

Figura 185. QL do VAB da Pesca e Aquicultura, na área de estudo, e 2008

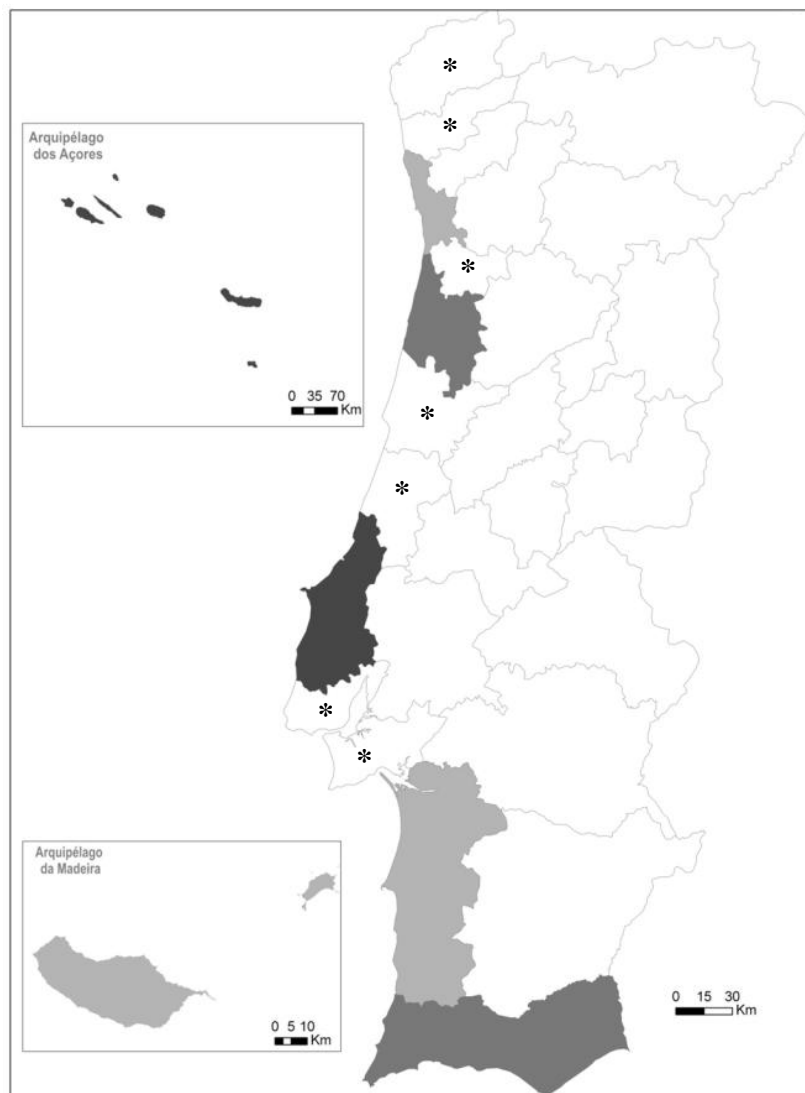
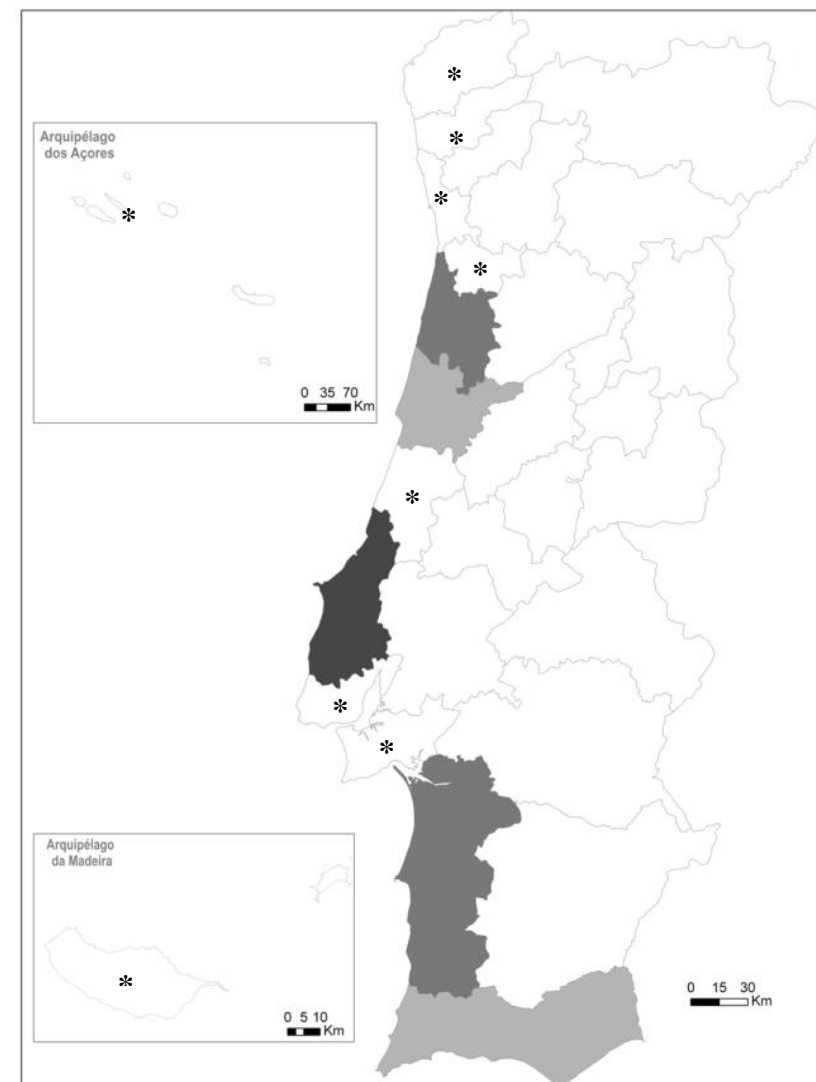
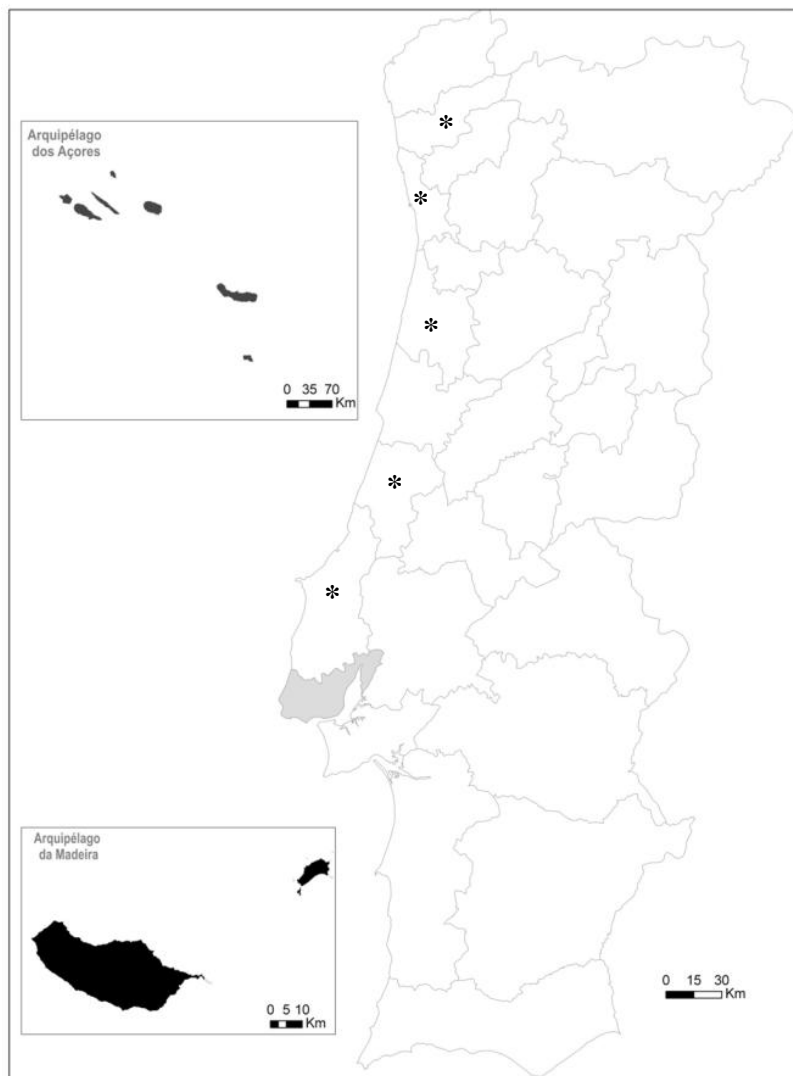


Figura 186. QL do VAB da Preparação e Conservação de Peixes, Crustáceos e Moluscos, na área de estudo, em 2008



* Dado Confidencial

Figura 187. QL do VAB do Transporte Marítimo de Mercadorias, na área de estudo, em 2008



* Dado Confidencial

Figura 188. QL do VAB do Transporte Marítimo de Passageiros, na área de estudo, em 2008



Figura 189. QL do VAB superior a 1, por actividade económica e NUT III - Síntese

Sectores NUT III	Pesca e Aquicultura	Preparação e Conservação Peixes, crustáceos e moluscos	Construção Naval	Construção embarcações recreio e desporto	Transporte marítimo Passageiros	Transporte marítimo mercadorias
Minho Lima						
Cávado						
Grande Porto						
Entre Douro e Vouga						
Baixo Vouga						
Baixo Mondego						
Pinhal Litoral						
Oeste						
Grande Lisboa						
P. Setúbal						
Alentejo Litoral						
Algarve						
R.A. Açores						
R.A. Madeira						

QL: (> 10) (5-10) (3-5) (1-3)

É no Algarve que a actividade do Transporte Marítimo de Passageiros produz maior riqueza, sendo nas duas Regiões Autónomas que se concentra a riqueza produzida pelo Transporte Marítimo de Mercadorias. As regiões NUT III que se destacam do conjunto, mais uma vez, são:

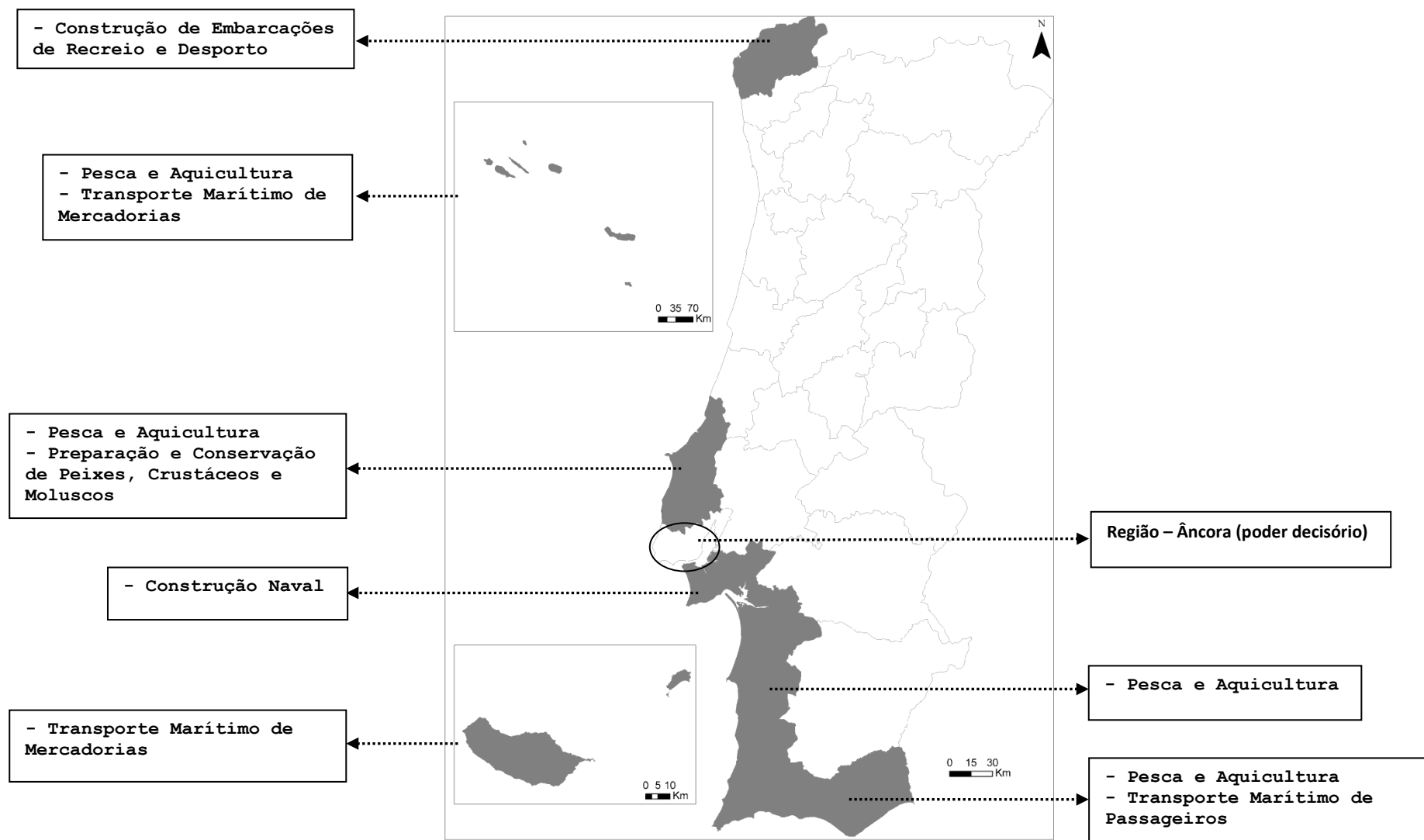
- Minho – Lima (especialização: Construção de Embarcações de Recreio e Desporto);
- Oeste (especialização: Pesca e Aquicultura e Preparação e Conservação de Peixes, Crustáceos e Moluscos);
- Península de Setúbal (especialização: Construção Naval);
- Algarve (especialização: Transporte Marítimo de Passageiros);
- Regiões Autónomas (especialização: Pesca e Aquicultura, essencialmente na R. A. Açores, e Transporte Marítimo de Mercadorias).

Com o objectivo de identificar as *Regiões – Chave* (principais) do *Cluster* do mar, consideraram-se as NUT III que apresentam pelo menos um QL superior a 5, em qualquer um dos sectores e/ou variáveis consideradas. Partindo deste pressuposto, individualizam-se sete NUT III que constituem a estrutura base deste *Cluster*, nomeadamente:

- Minho – Lima (na construção de embarcações de recreio e desporto);
- Oeste (na pesca/aquicultura e indústria transformadora);
- Península de Setúbal (na construção naval);
- Alentejo Litoral (na pesca/aquicultura);
- Algarve (na pesca/aquicultura e transporte marítimo de passageiros);
- R. A. Açores (na pesca/aquicultura e transporte marítimo de mercadorias);
- R. A. Madeira (no transporte marítimo de mercadorias).

A estas NUT III dever-se-á acrescentar a da Grande Lisboa, como a *Região – Âncora* deste *Cluster*, dado concentrar as estruturas de decisão que nele interferem.

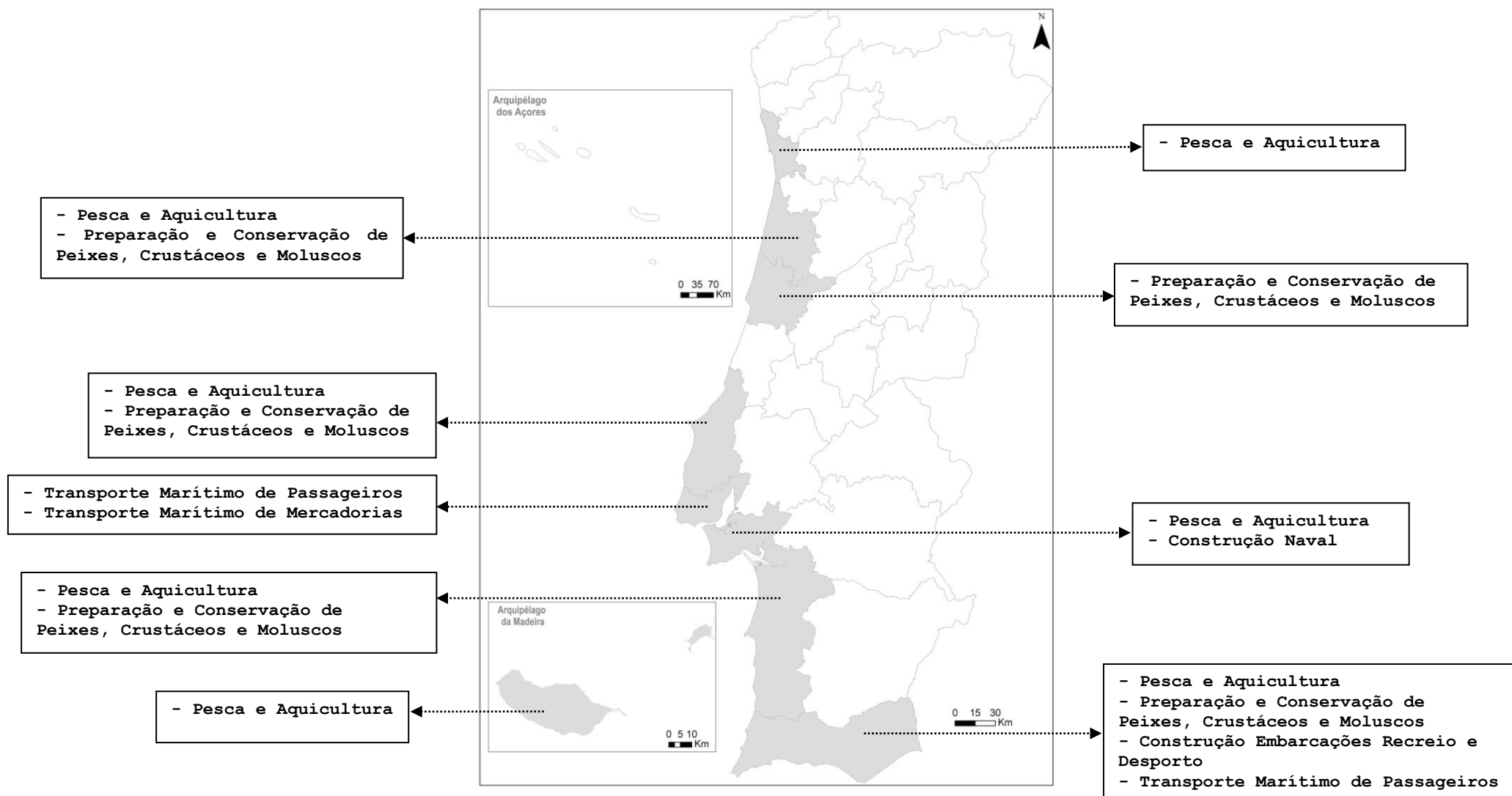
Figura 190. As *Regiões – Chave Principais do Cluster Marítimo português*



A estrutura empresarial ligada ao *Cluster* do mar encontra, assim, nas NUT III a sul do Tejo, na Grande Lisboa, no Oeste, no Minho – Lima e nas Regiões Autónomas a sua base territorial principal. A par desta base principal, é possível identificar uma base secundária, constituída pelas regiões que, embora menos especializadas, contribuem também para a sustentação territorial deste *Cluster* (quer pelo número de activos, quer pela produção ou pelo VAB que produzem nos sectores de estudo). Considerando somente as NUT III com pelo menos um QL a variar entre 1 e 5, é possível alargar a rede de *Regiões – Chave* do *Cluster* marítimo para 13 NUT III, correspondendo a regiões *secundárias*, a saber:

- Grande Porto (na pesca/aquicultura);
- Baixo Vouga (na pesca/aquicultura, indústria transformadora do pescado e construção naval);
- Baixo Mondego (na indústria transformadora do pescado);
- Oeste (na pesca/aquicultura e indústria transformadora do pescado);
- Grande Lisboa (no transporte marítimo de mercadorias e de passageiros);
- Alentejo Litoral (na pesca/aquicultura e indústria transformadora do pescado,);
- Algarve (na pesca/aquicultura, indústria transformadora do pescado, construção de embarcações de recreio e desporto e transporte marítimo de passageiros);
- R. A. Madeira (na pesca/aquicultura).

Figura 191. As *Regiões Secundárias* do *Cluster Marítimo português*



3.2. AS PRINCIPAIS RELAÇÕES INTERSECTORIAIS E INSTITUCIONAIS DO SECTOR MARÍTIMO NACIONAL: DIAGNÓSTICO DE POTENCIALIDADES E VULNERABILIDADES

Como ficou demonstrado no capítulo II, os *Clusters* envolvem normalmente empresas, associações empresariais, instituições financeiras, governamentais, de educação, formação e investigação, serviços, assim como sindicatos e outras entidades. As dinâmicas locais criadas pela interacção entre estes agentes são fundamentais para a circulação do conhecimento, sendo as estratégias de cooperação entre eles as bases para a melhoria da eficiência produtiva. Assim, o sucesso ou fracasso de um *Cluster* em muito depende da existência e características das ligações entre as actividades ou subsectores que o constituem, entre si e com as restantes entidades. A rede de relações intersectoriais que daqui resulta poderá constituir-se como ponto forte, no caso de significar o reforço e promover a cooperação e a partilha do conhecimento, da inovação, etc. ou, pelo contrário, como vulnerabilidade, quando as relações existentes não são suficientemente coesas, consistentes e não conseguem traduzir-se em estratégias bem sucedidas de cooperação ou simplesmente quando não existem. Partindo destes pressupostos, procurámos identificar as relações que os sectores de estudo estabelecem entre si e com as entidades governamentais (administração central e local), sindicatos, associações, empresas, instituições de ensino, formação e investigação e outras. A metodologia aplicada na concretização deste objectivo consistiu na recolha de informação através de inquéritos. Ainda que com as limitações impostas pelo facto de a análise se restringir às entidades que colaboraram no processo e de nem sempre as respostas serem objectivas, adequadas à pergunta e conclusivas, procurámos construir um esboço da realidade nacional, com o intuito de se aferir se o *Cluster* marítimo português existe efectivamente ou se será uma mera hipótese teórica. Na abordagem começa-se por uma análise sectorial, a partir da qual se procurará construir a visão de conjunto.

- PESCA E AQUICULTURA

Como referido anteriormente, também nesta fase foram utilizados os resultados de um inquérito aplicado a 17 associações do(s) sector(es), de entre as quais destacamos a *Associação dos Armadores das Pescas Industriais (ADAPI)* e a *Associação de Aquacultores de Portugal (AAP)*, pela sua dimensão mais abrangente, sendo as restantes 15 associações de armadores da pesca e associações de pescadores, com uma dimensão menor e mais localizada.

A principal ligação destas associações é com outras congéneres. Com efeito, cerca de 76,5% referem cooperar com outras associações do sector. Ainda que a maioria das respostas não permita apurar se se tratam de congéneres nacionais ou estrangeiras, quase 40% indicam tratar-se de parcerias com associações nacionais e espanholas. A *ADAPI*, particularmente, mantém ligação com associações de armadores e organizações de produtores nacionais, assim como mantém uma estreita relação com a Confederação das Pescas de Espanha e com a Cooperativa de Vigo. Já a *Associação de Armadores da Pesca Artesanal e do Cerco do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina*, além da ligação que mantém com outras associações nacionais, faz parte do Conselho Consultivo das Águas Ocidentais Sul, integrando os grupos de trabalho do cerco e da pesca artesanal, organismo em que participam, além de Portugal, Espanha e França, funcionando como órgão consultivo da Comissão Europeia. As restantes relações parceiras não foram especificadas pelos inquiridos. A segunda ligação mais forte é com a Administração Central, essencialmente com a Secretaria de Estado das Pescas e com a Direcção Geral das Pescas e Aquicultura. Em termos gerais, esta ligação consubstancia-se na participação em grupos de trabalho e comissões criadas em torno de assuntos específicos, em reuniões convocadas para debate de matérias concretas, principalmente envolvendo as associações maiores com representatividade nacional. É mais comum que essa ligação ao poder central se faça quando a associação requer pedidos de esclarecimento ou solicita reuniões para debater problemas concretos dos associados, não se verificando uma participação activa destas estruturas na governação propriamente dita do sector.

Relações de Cooperação/ Parceria com...	Governo Central	Sindicatos	Autarquias Locais	Marinha	Outros Organismos /Entidades	Outras Associações congêneres
ASSOCIAÇÕES PESCA E AQUICULTURA	+++	+	++	+	++	++++

Quadro 34. Relações de Cooperação/Parceria das Associações da Pesca e Aquicultura inquiridas

Intensidade das relações de parceria (% de Associações):

+ Fraca (< 25%) ++ Média (25-50%) +++ Forte (50-75%) ++++ Muito Forte (> 75%)

Com os Sindicatos, apenas duas associações mencionam ter alguma ligação (relembre-se o elevado número de respostas não especificando as relações parceiras que mantêm), sendo uma delas a *ADAPI* que desenvolveu com a CGTP e a UGT um instrumento de regulamentação colectiva de trabalho único no sector das pescas no país. A ligação com as autarquias prende-se, na generalidade dos casos referidos, com a prestação de apoio à actividade da associação, assim como na emissão de pareceres sobre questões relativas ao sector. Outras ligações foram identificadas, envolvendo organismos diversos, como as capitánias, a autoridade marítima, órgãos europeus, como a DG MARE e os Conselhos Consultivos Regionais (*ADAPI*) e outras instituições não especificadas ligadas directa ou indirectamente à pesca. As parcerias com empresas locais ocorrem, essencialmente, ao nível da promoção de produtos que fazem junto dos associados, assim como no fornecimento de determinados serviços.

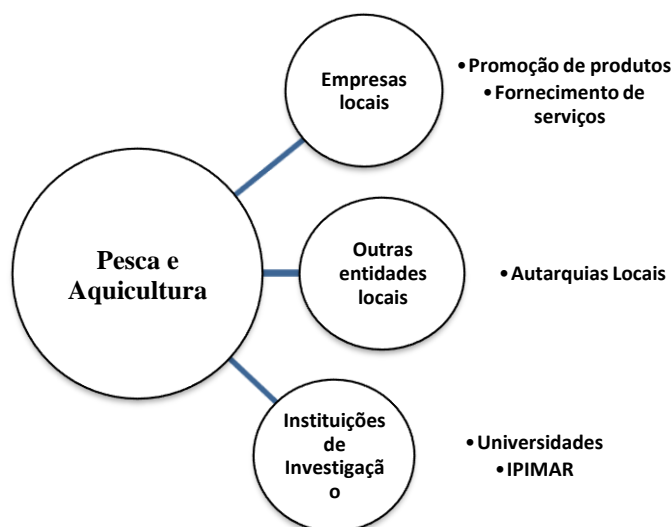


Figura 192. Relações de parceria das Associações inquiridas com empresas e outras entidades locais e instituições de investigação

As parcerias com outras entidades locais traduzem a ligação das associações às respectivas Câmaras Municipais ou Juntas de Freguesia. Dez destas associações indicaram manter ligação a Universidades ou Instituições de Investigação, identificando somente três as entidades em causa (foram referidas parcerias com o Instituto Superior Técnico e as Universidades de Aveiro, Faro e Moderna). Por seis associações é mencionada a cooperação com o IPIMAR. De referir ainda que cinco respostas foram negativas relativamente à existência de parcerias com empresas e outras entidades locais ou com Universidades/Instituições de investigação, registando-se ainda uma resposta em branco. De uma forma geral, é um sector que, apesar das dificuldades, assegura algumas ligações sectoriais e institucionais relevantes, envolvendo organismos do poder, empresas do mesmo e de outros sectores, associações nacionais e europeias, assim como algumas instituições de ensino e investigação.

- INDÚSTRIA TRANSFORMADORA DE PRODUTOS DO MAR E AFINS

No âmbito da indústria transformadora de produtos do mar, apenas foi possível inquirir a *Associação Nacional dos Industriais de Conservas de Peixe (ANICP)*, ainda que represente 19 empresas do sector. A *ANICP* colabora com a Administração Central, nomeadamente através do Ministério da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas, Secretaria de Estado das Pesca e Direcção Geral das Pescas e Aquicultura, mantendo boas relações com as estruturas sindicais do sector (CGTP e UGT). Tem parcerias com associações congéneres, nomeadamente com a *ALIF (Associação da Indústria Alimentar pelo Frio)*, a *AIB (Associação dos Industriais do Bacalhau)* e a *ADAPI (Associação dos Armadores das Pescas Industriais)*. Internacionalmente, a *ANICP* colabora com a *AIPCE (EU Fish Processors and Traders Association)* e com as congéneres europeias *ANFACO* (Espanha), *FIAC* (França) e *ANCIT* (Itália) e ainda com a congénere marroquina *UNICOP*. A *ANICP* referiu, ainda, manter ligação com instituições de investigação, não especificando quais mas referindo ser através do seu braço técnico – científico, a *QUALIMAR*.

- ACTIVIDADE PORTUÁRIA E TRANSPORTE MARÍTIMO

As entidades inquiridas neste(s) sector(es) incluem as Administrações dos Portos do Douro e Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal e Sesimbra e Sines, três empresas de transporte marítimo (a *Mutualista Açoreana de Transportes Marítimos SA*, a *Naveiro – Transportes Marítimos SA* e a *Portline – Transportes Marítimos Internacionais*) e a *Associação de Armadores da Marinha de Comércio (AAMC)*.

Todas as administrações portuárias inquiridas colaboram com a Administração Central, nomeadamente na elaboração dos planos e orientações estratégicas para o sector, assim como nos planos de desenvolvimento do território e plano estratégico dos transportes. Regista-se também a colaboração com o Instituto Portuário dos Transportes Marítimos e com a Secretaria de Estado dos Transportes e com o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Relações de Cooperação/ Parceria com...	Governo Central	Outros portos	Empresas/ instituições e associações locais	Instituições de Ensino e Investigação	Instituições de outros concelhos
ADMINISTRAÇÕES PORTUÁRIAS	++++	++++	++++	+++	++++

Quadro 35. Relações de cooperação/parceria das Administrações Portuárias inquiridas

Intensidade das relações de parceria (% de portos):

+ Fraca (< 25%) ++ Média (25-50%) +++ Forte (50-75%) ++++ Muito Forte (> 75%)

No desenvolvimento e participação em projectos comuns (por exemplo, na *Janela Única Portuária*), em acções conjuntas de promoção (nacionais e internacionais), através da Associação dos Portos de Portugal, em projectos desta Associação e da Secretaria de Estado dos Transportes, no estabelecimento de projectos com os países da CPLP ou com portos europeus (Gijón, Nantes...) ou ainda na cooperação ao nível da formação, sistemas de informação, entre outras... todos estes portos colaboram ou cooperam com outros. Também com empresas ou instituições locais, incluindo associações, todas as administrações portuárias inquiridas referem ter algum tipo de relação ou parceria. Foram referenciadas associações industriais, associações de

carregadores, transitários, operadores portuários, armadores, assim como parcerias comerciais com entidades gestoras de zonas industriais e logísticas, colaboração com sectores como a pesca ou turismo náutico (essencialmente, através da concessão de apoios a clubes náuticos, por exemplo), participação em estudos e na organização conjunta de eventos. Quanto às parcerias com instituições de ensino e investigação, foram mencionados programas de estágios profissionais que existem com escolas e outros projectos (realização de visitas de estudo, por exemplo), parcerias com escolas tecnológicas, assim como a colaboração com Universidades (exemplo, Aveiro) e Institutos Superiores (exemplo, Instituto Superior de Ciências de Informação de Aveiro). Com instituições de outros concelhos, ocorrem também relações de cooperação importantes - desde protocolos de colaboração com o Instituto Politécnico de Setúbal, o Instituto Politécnico de Beja, a Universidade de Évora, a Universidade do Algarve, o Instituto Piaget, a Escola Superior Náutica Infante D. Henrique, a protocolos com entidades estrangeiras ligadas ao sector marítimo (exemplo, ZALDESA – Zona de Actividade Logística de Salamanca; Cylog – Rede de Plataformas Logísticas de Castela e Leão), a programas de estágios e a programas de visitas de estudo, estando presentes na comunidade portuária entidades cuja sede se encontra fora da área do concelho. As relações destes portos com o meio local envolvente reflectem-se ainda:

- em *preocupações* urbanísticas, concretamente na integração urbana do porto, havendo, num caso específico, investimentos em infra-estruturas portuárias com reflexos na circulação do tráfego na cidade, na recuperação de espaços degradados e, consequentemente, na melhoria da qualidade do espaço *urbano - portuário*;
- em acordos e bom entendimento com as autarquias, em matéria de ordenamento do território e de responsabilidade social, co-financiando projectos e participando na organização de eventos de cariz cultural e recreativo.

Verifica-se, deste modo, que este é um sector charneira do *Cluster* marítimo nacional, podendo funcionar cada uma destas estruturas (portuárias) como um verdadeiro *Cluster*, dada a grande complexidade de actividades interligadas e complementares que aí se encontram. As relações que as administrações portuárias estabelecem com outros sectores (pesca, turismo náutico...), com empresas e instituições diversas são também disso exemplo.

Também em relação às empresas de transporte marítimo se procurou identificar as ligações a outros sectores e entidades. Verificou-se que as três empresas participam em associações empresariais (destacando-se a AAMC), afirmando duas delas retirar daí benefícios. Apenas duas responderam à questão relativa à existência de cooperação com outras empresas do sector, manifestando uma delas existir cooperação ao nível comercial. Só uma (das três) recorre a serviços de outras empresas, nomeadamente no que se refere a trocas de cargas para transporte. A Escola Superior Náutica Infante D. Henrique ou o Instituto Superior Técnico são instituições de ensino superior com as quais duas das empresas têm acordos ao nível da formação.

Relações de Cooperação/ Parceria com...	Empresas do sector	Outras empresas	Associações Empresariais	Instituições de Formação
EMPRESAS DE TRANSPORTE MARÍTIMO	++ ¹⁶⁹	+	+++	++

Quadro 36. Relações de Cooperação/Parceria das Empresas de Transporte Marítimo inquiridas

Existência de relações de parceria (Nº de Empresas):

+Uma ++Duas +++Três

Apesar de as três empresas terem assumido a não existência de relações com o meio local (vila/cidade), acabam por se contradizer quando indicam encontrar nas empresas especializadas do concelho alguns dos serviços a que recorrem externamente.

¹⁶⁹ Apenas duas empresas responderam.

	Na empresa	Empresas especializadas do concelho	Empresas nacionais especializadas (fora do concelho)	Empresas estrangeiras
Inovação nos processos produtivos	+++	-	-	-
Prospecção de mercado	+++	-	-	-
Marketing e Publicidade	+	+	+	+
Serviços Jurídicos	-	++	+++	-
Serviços Financeiros	+++	-	-	-
Manutenção e reparação de equipamentos	+	++	+++	++

Quadro 37. Origem dos diferentes tipos de serviços que as empresas inquiridas usufruem

Nº de Empresas (+):-Zero +Uma ++Duas +++Três

Verifica-se, assim, haver uma relação com alguma expressão com outras empresas do concelho (essencialmente ao nível dos serviços jurídicos e de manutenção e reparação de equipamentos, havendo ainda uma empresa que recorre aos serviços de marketing e publicidade no concelho). As três empresas recorrem a outras de fora do concelho em matéria de serviços jurídicos e da manutenção e reparação de equipamentos. Estas empresas mantêm ainda uma cooperação com outras empresas, ao nível da obtenção de bens e serviços, sendo nacionais (com abrangência supra-concelhia e até supra-regional) ou estrangeiras (europeias e outras). Regista-se uma forte internacionalização a este nível, sobretudo na aquisição de maquinaria, componentes, acessórios e serviços avançados a países da UE, sendo para uma delas a origem da totalidade da maquinaria, de 90% dos componentes e de 80% dos acessórios.

	Local / Regional	Nacional	Países U.E.	Outros Países
Mão-de-obra	-	++	+	+
Maquinaria	-	+	+++	+
Componentes	-	+++	+++	+
Acessórios	-	+++	+++	+
Serviços avançados (desenho, software, assistência técnica...)	-	+++	+++	-

Quadro 38. Principais fornecedores de bens e serviços às empresas inquiridas

Nº de Empresas (+): -Zero +Uma ++Duas +++Três

É de realçar a importância de empresas de âmbito nacional no fornecimento destes bens e serviços, com excepção da maquinaria, e a ausência do fornecimento por empresas locais ou regionais. Nos últimos anos, não se registaram alterações significativas à procedência destes bens e serviços. Procurou-se também identificar os *actores-chave* (de nível concelhio, regional, nacional e internacional) na cooperação com as empresas. A grande dificuldade nesta questão, como em tantas outras, decorreu de apenas uma empresa ter respondido. Assim, a nível concelhio, o seu parceiro – chave é a administração portuária (de Lisboa), a nível nacional a empresa *Transinsular* (relação de concorrência) e a nível internacional a *Maersk* (igualmente, relação de concorrência).

Analisou-se ainda a actividade da *AAMC*, por ser a associação mais expressiva de todo o sector do transporte marítimo, representando dez empresas. A *AAMC* colabora directamente com o Governo Central (Ministérios de que depende a actividade do transporte marítimo, identificados na Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar). A Associação mantém também ligação com todas as associações congéneres da UE que, formalmente, estão filiadas na *European Community Shipowners' Associations*, existindo uma relação funcional com diversas entidades associadas à indústria dos transportes marítimos e, em particular, com a Escola Superior Náutica Infante D.

Henrique. A participação da associação permite aferir da ligação do sector com os organismos da administração central, com outras associações e entidades (incluindo de ensino e investigação).

- CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO NAVAL

Para avaliar as relações e parcerias que se processam no interior do sector da Construção e Reparação Naval, considerámos quatro entidades: os *ENVC*, a *Arsenal do Alfeite*, a *LISNAVE* e a *AIN* (*Associação das Indústrias Navais*). Tanto esta última como dois dos estaleiros inquiridos referiram colaborar com a administração central (ou com a CCDR respectiva) ao nível dos planos nacionais do sector. Dois dos estaleiros colaboram/cooperam com outros, sendo a *AIN* membro da associação de estaleiros europeus (*CESA*) e mantendo parcerias com associações congéneres europeias, nomeadamente com a *ACLUNAGA* (Espanha) e com a *SSA* (Reino Unido), no âmbito de um projecto europeu (designado *AUX – Navalía*).

Relações de Cooperação/ Parceria com...	Governo Central/ CCDR	Outros Estaleiros	Empresas e instituições locais (do Concelho)	Instituições de Outros Concelhos
ESTALEIROS NAVAIS DE ESTUDO	++	++	++	++

Quadro 39. Relações de Cooperação/Parceria dos Estaleiros Navais inquiridos

Nº de Estaleiros (+): +Um ++Dois +++Três

Nas relações com empresas e instituições locais, dois dos estaleiros inquiridos identificam várias ligações, sobretudo com as primeiras (através, por exemplo, do estabelecimento de relações de subcontratação de serviços ou do fornecimento de bens e serviços), mas também com instituições ligadas ao ensino e saídas profissionais nas áreas específicas do sector (escolas e IEFP) ou ainda com entidades de natureza cultural ou social.

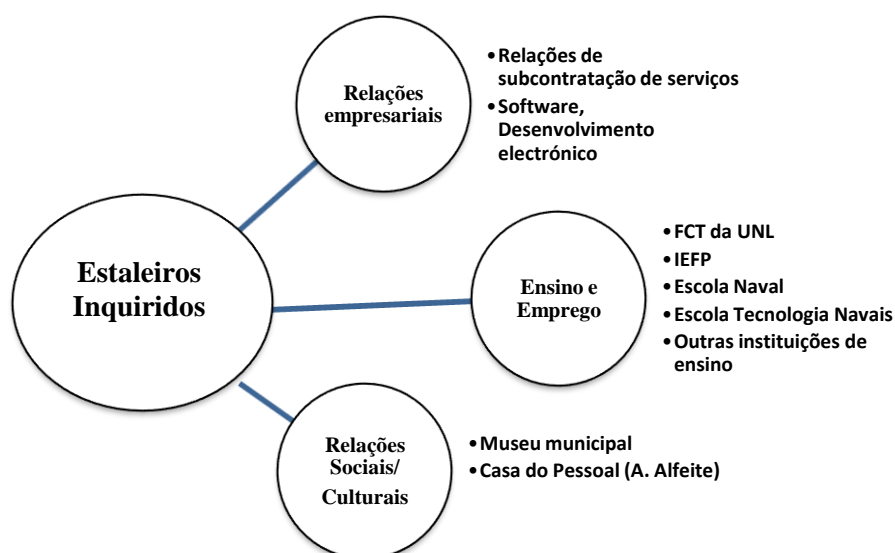


Figura 193. Relações de parceria dos Estaleiros Navais inquiridos com empresas e outras entidades locais e instituições de investigação

Também existem ligações (de dois estaleiros) com instituições da mesma natureza mas de outros Concelhos. Foram referidas, entre outros, o Fórum Empresarial da Economia do Mar, a Associação de Empresas de Defesa, Armamento e Novas Tecnologias, o Instituto Superior Técnico e outras instituições de ensino superior, o Museu da Marinha, a Comissão Cultural da Marinha, a *A/N* e empresas diversificadas. As relações destes estaleiros com o meio local envolvem-se, assim, à colaboração com as autarquias, as associações empresariais, culturais e recreativas locais, à sua função social de entidades empregadoras e à relação com empresas (essencialmente PME locais) na aquisição de bens e serviços.

Já a *A/N* tem entre os associados o Instituto Superior Técnico e a RINAVE, desenvolvendo actualmente um projecto (*AUX – Navalía*) que é dedicado à aproximação de empresas com centros tecnológicos e Universidades. A amostra da construção e reparação naval considerada parece indiciar um sector relativamente moderno, com fortes ligações a instituições de ensino e investigação. A colaboração com entidades externas também constitui um aspecto favorável ao desenvolvimento do sector.

- TURISMO MARÍTIMO: A NÁUTICA DE RECREIO E OS CRUZEIROS

No estudo do que consideramos ser o turismo marítimo, inquirimos, como referido anteriormente, três Associações: a *Associação Nacional de Cruzeiros (ANC)*; a *Associação Portuguesa de Escolas de Navegação de Recreio (APENR)* e a *Associação Portuguesa de Portos de Recreio (APPR)*. As três referiram colaborar com a Administração Central, fazendo parte do Conselho da Náutica de Recreio, que é um órgão consultivo do IPTM. A *ANC* é também membro do Conselho da Região Hidrográfica do Tejo. A principal função destas associações é diligenciar, junto da tutela, no sentido de conseguirem dar resposta às solicitações dos associados. A *APPR* referiu, ainda, participar em grupos de trabalho sempre que é solicitada, bem como em seminários, workshops e conferências.

Relações de Cooperação/ Parceria com...	Governo Central	Sindicatos	Autarquias Locais	Marinha	Outros Organismos /Entidades	Outras Associações congéneres
ASSOCIAÇÕES DE TURISMO MARÍTIMO	+++	-	-	-	++	++

Quadro 40. Relações de Cooperação/Parceria das Associações de Turismo Marítimo inquiridas

Nº de Associações (+): -Zero +Um ++Dois +++Três

Nenhuma associação indicou qualquer parceria ou colaboração com Sindicatos, Autarquias Locais (talvez pela sua abrangência nacional) ou a Marinha. Com associações congéneres, há ligações de duas das associações com outras nacionais e internacionais (nenhuma delas de origem espanhola – foram referidas associações inglesas, norte-americanas, a Associação Brasileira de Velejadores de Cruzeiro e o Clube Naval de Luanda). Quanto a outras entidades locais, incluindo empresas e instituições, e a Universidades/ instituições de investigação, e considerando apenas duas respostas afirmativas, as parcerias resumem-se a:

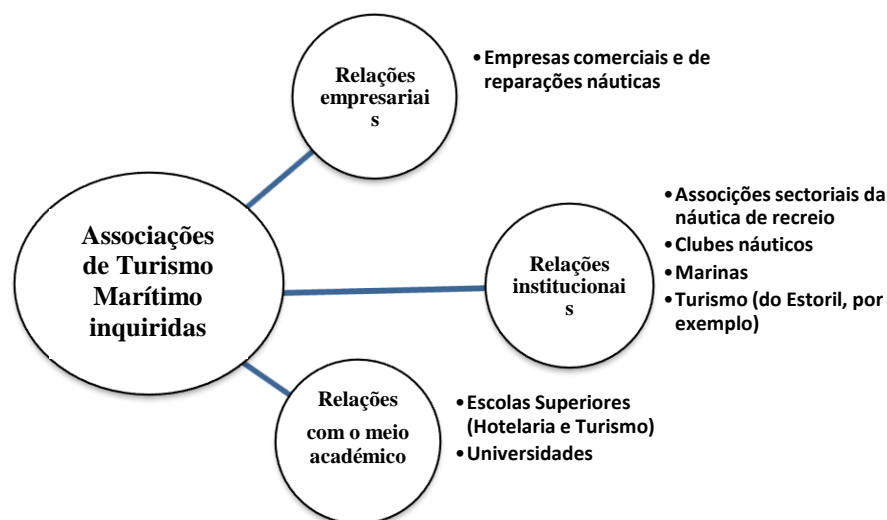


Figura 194. Relações de parceria das Associações de Turismo Marítimo inquiridas com empresas e outras entidades locais e instituições de investigação

As parcerias existentes são diversificadas, abrangendo empresas específicas, de âmbito comercial e de fornecimento de serviços especializados ao sector (como acontece com as reparações náuticas, por exemplo), associações sectoriais ligadas à observação/estudo da natureza/mar e à actividade da náutica de recreio em si, marinas e clubes náuticos, bem como instituições de ensino/formação e investigação relacionadas com o sector (Escolas Superiores e Universidades que integram áreas como a hotelaria e o turismo).

- SEGURANÇA E DEFESA MARÍTIMAS

No âmbito do sector Segurança e Defesa Marítimas, e tendo em conta as especificidades da entidade que o representa – a Marinha portuguesa – a metodologia de análise foi diferente da utilizada nas situações anteriores (em que se recorreu ao inquérito). Com efeito, procuraram-se identificar as relações da Marinha com outros sectores do *Cluster* através das rubricas do seu Orçamento (de 2009). Assim, verifica-se que as ligações mais fortes do sector Segurança e Defesa se processam com a Construção e Reparação Naval (maior fatia do Orçamento, naquele ano, a rondar os 120 milhões de euros) e com os Portos (quase 5 milhões de euros). Apurámos também

que a Marinha tem um papel importante ao nível da divulgação do conhecimento e da Cultura Marítima (através, sobretudo da acção desenvolvida pela Academia e Museu da Marinha), investindo, nesse ano, quase 1 milhão de euros, essencialmente na publicação de obras e na realização de eventos científicos e culturais (colóquios, conferências, seminários, estudos, exposições...).

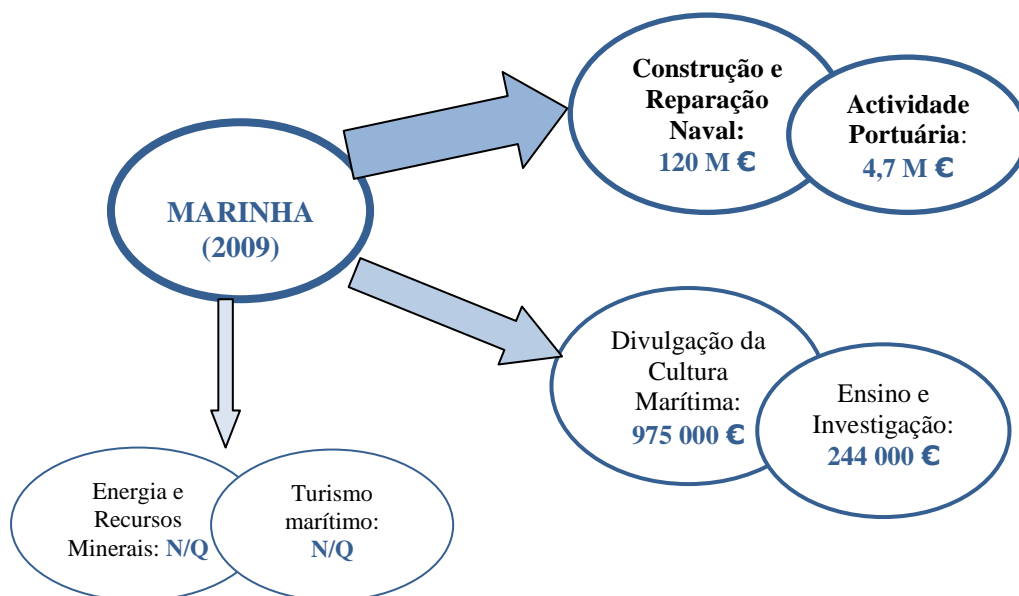


Figura 195. O Orçamento da Marinha em 2009 por sectores do Cluster

N/Q: Não Quantificável

Fonte: Orçamento da Marinha (2009)

Também o ensino e a investigação merecem referência, dada a actividade que, a esse nível, existe apoiando-se num orçamento de 245 mil euros (destaque para a actividade da Escola Naval e do Instituto Hidrográfico). Com os sectores da Energia e Recursos Minerais e Turismo Marítimo as relações não são quantificáveis (sendo impossíveis de individualizar no referido Orçamento), contribuindo para a pesquisa no caso do primeiro sector e para a garantia, no caso do segundo, de condições de segurança imprescindíveis para a actividade turística. Já com os sectores da Pesca e Aquicultura e Indústria Transformadora de Produtos do Mar não existem ligações. Sendo um dos ramos das Forças Armadas, as relações institucionais são muito específicas, podendo, no entanto, destacar-se a ligação a empresas (de construção naval, relacionadas com a actividade portuária/transportes...) e instituições (de investigação, de divulgação cultural...).

- ENSINO E INVESTIGAÇÃO

Para melhor se avaliar o papel das Universidades, Institutos e demais instituições de ensino e investigação neste *Cluster*, e dado o seu carácter de transversalidade a todos os outros sectores, considerou-se a actividade das seguintes instituições: *Centro de Investigação Naval (CIN, Escola Naval)*; *Centro de Investigação sobre o Espaço e as Organizações (CIEO, Universidade do Algarve)*; *Centro de Engenharia e Tecnologia Naval (CENTEC, Instituto Superior Técnico)*; *Instituto Ciências Biomédicas de Abel Salazar (ICBAS, Universidade do Porto)*; *Centro de Investigação Marinha e Ambiental (CIMA, Universidade do Algarve)*; *Departamento de Oceanografia e Pescas (DOP, Universidade dos Açores)*; *Wave Energy Centre (WEC)*; *Instituto Hidrográfico (IH)*; *SAER – Sociedade de Avaliação Estratégica e Risco, Lda*. Questionadas sobre a existência de parcerias, 78% referiram mantê-las com entidades diversas, como empresas (da pesca e aquicultura, entre outras), associações de armadores e pescadores, instituições de I&D, laboratórios, Institutos, como o IPIMAR, por exemplo, e organismos governamentais (caso do Governo Regional dos Açores).

Relações de Cooperação/ Parceria com...	Empresas	Instituições de Ensino e Investigação	Outras Instituições locais
INSTITUIÇÕES DE ENSINO E INVESTIGAÇÃO	+++	++++	++

Quadro 41. Relações de Cooperação/Parceria das Instituições de Ensino e Investigação inquiridas

Intensidade das relações de parceria (% de instituições):

+ Fraca (< 25%) ++ Média (25-50%) +++ Forte (50-75%) ++++ Muito Forte (> 75%)

Somente em 44% destas instituições há a participação dos seus investigadores na formação interna das empresas locais, tendo sido referenciados dois casos no âmbito da pesca e aquicultura. Em cerca de 67% existem parcerias com entidades locais para a realização de estágios de formação prática para os alunos. As entidades parceiras, nesta matéria, incluem empresas (marítimo-turísticas, de pescas...e outras ligadas ao

sector marítimo), portos, escolas profissionais, Institutos Superiores e Universidades, num caso incluindo parceiros estrangeiros, da mesma natureza. Somente num caso (*CENTEC, IST*) é *muito frequente* os estudantes serem contratados pelas empresas onde realizam os seus estágios, ficando pelos 33% a proporção de instituições onde isso se verifica com *alguma frequência*. Em igual proporção ocorre *raramente*, referindo uma instituição que *nunca acontece* e outra não respondendo (a *SAER*, compreensivelmente pela sua especificidade). Cerca de 89% destas instituições considera que há algum tipo de ligação entre os diversos sectores/subsectores ligados ao mar no concelho/região. Essa ligação é suportada por um conjunto de factores que incluem a existência de organismos com competências na área cuja missão é precisamente garanti-la, como a Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar, a Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar, o Fórum Permanente para os Assuntos do Mar, entre outros. A participação de vários sectores num mesmo projecto é também factor de ligação, tal como a investigação em si (chega-se a considerar que, fora dos projectos de investigação, a ligação entre os sectores é ténue e muitas vezes apenas justificada pela necessidade de apoio técnico e operacional associado a campanhas de aquisição de dados e acesso a informações ou dados específicos).



Figura 196. Factores que reflectem a existência de ligação entre os diversos sectores/subsectores marítimos no concelho/região

Tem-se procurado incrementar e valorizar sinergias entre alguns sectores, reforçando naturalmente a sua correlação – é dado o exemplo da energia das ondas e eólica

offshore e da aquicultura e indústria naval. Uma das instituições reconhece existir uma ligação, particularmente no domínio das pescas, actividades marítimo – turísticas, educação ambiental, aquicultura e processamento de pescado e portos.

Trata-se, sem dúvida, de um sector que, sendo transversal aos restantes, é essencial à consolidação e prosperidade do *Cluster*. Na base de todo o processo está o conhecimento do meio (aquático) que, aliado à investigação aplicada à criação de tecnologia e à consequente inovação dos sistemas produtivos, é a chave do desenvolvimento das actividades económicas que dele dependem, directa ou indirectamente.

- PODERES PÚBLICOS

A Administração Central, por ser uma entidade reguladora, tem um papel determinante no *Cluster*, influenciando directa e indirectamente a evolução dos sectores que o compõem e criando as estruturas e condições promotoras das inter-relações que o sustentam e reforçam. Globalmente, a sua acção foi analisada em IV – 2.2. Relativamente ao papel das autarquias locais nestas redes intersectoriais que se criam, a metodologia utilizada foi, tal como na generalidade dos sectores anteriores, a recolha de dados através de inquérito, participando as Câmaras Municipais identificadas em IV – 2.3., num total de 36. Cerca de 67% das Câmaras inquiridas não colaboram com o Governo Central (ou a CCDR respectiva) na elaboração de planos nacionais para o sector marítimo. Quando existe essa colaboração trata-se, essencialmente, da participação em discussões públicas de documentos (como a da Estratégia Nacional para o Mar) e em reuniões com entidades diversas, do levantamento de carências e necessidades de intervenção do Governo Central e da participação em grupos de trabalho com fins específicos (como por exemplo, o caso da Câmara Municipal de Tavira que pertence ao Grupo de Trabalho criado para identificar as causas da mortalidade de bivalves na Ria Formosa). Em alguns casos, esta colaboração fica-se somente pelo envio de sugestões relativamente a programas oficiais ou documentos relacionados com a pesca e outras actividades marítimas, como são exemplos o Programa Operacional Pesca 2007/2013 e o Livro Verde Para uma Futura Política Marítima da UE; pela resposta a questionários provenientes do

Governo Central; pelo fornecimento de relatórios actualizados sobre a actividade e as comunidades piscatórias; pela participação em comitativas locais que são formadas para discutir assuntos vários junto do Governo Central e pela solicitação da realização de reuniões com fins diversos. A nível de colaboração supra-municipal, verifica-se que é uma realidade apenas para 36% das autarquias inquiridas, não se encontrando, neste grupo, alguma pertencente a qualquer uma das duas Regiões Autónomas. Destacam-se os Municípios de Maфра, Póvoa de Varzim, Odemira, Ovar, Sesimbra, Loulé, Tavira e Aljezur que fazem parte da Secção de Municípios com Actividade Piscatória e Portos da Associação Nacional de Municípios Portugueses. Também se integram neste conjunto os Municípios de Nazaré e Peniche que, simultaneamente, são membros da Associação de Municípios do Oeste. O Concelho de Sines desenvolve, a este nível, uma colaboração supra-municipal, através do Projecto PROPESCA XXI, com o objectivo de se elaborar um diagnóstico à diversificação socio-económica dos principais municípios com tradição marítima.



Figura 197. Parcerias das Câmaras Municipais inquiridas com empresas, instituições, associações ou universidades

(* Caminha; Póvoa de Varzim; Vila do Conde; Mira; Ovar; Nazaré; Peniche; Cascais; Oeiras; Sesimbra; Sines; Odemira; Lagos; Loulé; Vila Real St. António; Tavira; Faro; Aljezur; Praia da Vitória; Machico; Velas; Vila Franca do Campo).

Relativamente à existência de relações de parceria com empresas locais, instituições, associações ou universidades relacionadas com o sector marítimo, catorze das respostas obtidas, ou seja 39%, foram negativas. Nos restantes municípios (Caminha, Vila do Conde, Póvoa de Varzim, Mira, Aveiro, Nazaré, Peniche, Oeiras, Cascais, Sesimbra, Sines, Odemira, Lagos, Loulé, Tavira, Faro, Aljezur, Vila Real de Santo António, Machico, Velas, Vila Franca do Campo e Praia da Vitória), existe uma significativa diversidade de parcerias.

As parcerias com Associações (de pescadores, de armadores, associações locais...) são as mais comuns, seguindo-se as que se estabelecem com Universidades e Institutos ligados à investigação. As relações com as restantes entidades são menos representativas. Também as autarquias têm (ou poderão ter) um papel privilegiado no *Cluster* do mar, podendo local e regionalmente (através da colaboração inter-municipal) apoiar e incentivar o desenvolvimento de projectos estruturantes envolvendo a participação de diferentes actores no processo (empresas, instituições, etc.).

Em síntese, o sector que melhor parece promover e intensificar as ligações intra e inter-sectoriais e institucionais e que, por isso, poderá ser considerado o sector mais forte do *Cluster* marítimo nacional é o que integra a actividade portuária. Com efeito, apresenta-se como o sector melhor estruturado em termos de relações de cooperação/parceria com as entidades consideradas, revelando, inclusivamente, uma *muito forte* ligação¹⁷⁰ com a administração central, o sector empresarial, as instituições locais e de ensino/investigação, bem como com actividades congéneres, desenvolvendo, ainda, protocolos com entidades espanholas, como é o caso da ZALDESA, *Zona de Actividade Logística de Salamanca*, anteriormente referida. Com os organismos da administração central mantém uma relação activa e participativa (considerada igualmente como ponto forte), manifesta pela colaboração na elaboração dos planos e dos instrumentos que regulam o sector. O mesmo acontece com a administração local, em matéria de ordenamento do território e de intervenção na realização conjunta de iniciativas. Estes portos participam, internamente, em projectos conjuntos com outros; externamente, desenvolvem também projectos com parceiros

¹⁷⁰ Medida pelo facto de mais de 75% das administrações portuárias inquiridas o assegurarem.

européus. A grande diversidade de agentes presente na área portuária leva a que as respectivas administrações mantenham um amplo leque de relações com entidades representativas das diversas áreas – industriais, transitários, carregadores, armadores, operadores, etc. Os portos, pela sua especificidade ao nível da ocupação territorial, têm uma ligação particular com o espaço urbano, assim como com outros sectores do *Cluster* como o transporte marítimo, a pesca ou o turismo náutico, ainda que indirectamente possam ter ligação a outros (como a indústria transformadora ou a construção naval, por exemplo). Constitui, sem dúvida, uma potencialidade do *Cluster* do mar português.

Outros aspectos potenciais deste *Cluster* e também algumas vulnerabilidades, detectadas pelas entidades que colaboraram no estudo:

SECTOR	POTENCIALIDADES	VULNERABILIDADES
PESCA E AQUICULTURA	<ul style="list-style-type: none"> - Ligações a outras associações, portuguesas e espanholas. - Participação em estruturas europeias ligadas ao sector. - Ligação a inst. ensino e investigação. 	<ul style="list-style-type: none"> - Ligação à administração central resume-se à participação em reuniões de esclarecimento (e não à participação activa na governação do sector). - Ligação às autarquias locais resume-se à emissão de pareceres e à prestação de poio (não é sustentada por projectos estruturantes para a actividade e para o meio/território). - A fraca ligação das associações a empresas e outras entidades locais.
INDÚSTRIA TRANSFORMADORA	<ul style="list-style-type: none"> - Parcerias com associações congéneres nacionais, europeias e marroquina. - Ligação a inst. de investigação. 	
CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO NAVAL	<ul style="list-style-type: none"> - Cooperação com o governo central e com associações europeias. - Participação em projectos europeus. - Relações empresariais locais (aquisição de equipamentos e serviços). - Parcerias: ensino, investigação e emprego. - Estaleiros: importantes entidades empregadoras. - Colaboração em acções culturais e recreativas locais. 	
TRANSPORTE MARÍTIMO	<ul style="list-style-type: none"> - Cooperação inter-empresas do sector. - Parcerias com inst. ensino e investigação: formação RH. - Aquisição de serviços em empresas do concelho. - Aquisição de bens e serviços a empresas nacionais. 	<ul style="list-style-type: none"> - Principais fornecedores de bens e serviços – empresas estrangeiras. - Em alguns bens e serviços não há fornecimento local/regional nem mesmo nacional.
	<ul style="list-style-type: none"> - Participação activa no Conselho da Náutica de Recreio (órgão consultivo do 	<ul style="list-style-type: none"> -Ligações inexistentes com autarquias locais.

TURISMO MARÍTIMO	governo). - Ligações internacionais a associações do sector. - Relações institucionais com estruturas afins, como marinas, clubes náuticos, instituições de turismo e de ensino superior ligadas à hotelaria e turismo.	-Cooperação inexistente com a Marinha. - Relação das associações com empresas do sector, similares e complementares à sua actividade.
SEGURANÇA E DEFESA	- Ligações inter-sectoriais promovidas pela Marinha (com a construção naval, actividade portuária, ensino/investigação e divulgação cultural).	- Articulação débil com alguns sectores (ex. turismo marítimo).
ENSINO E INVESTIGAÇÃO	- Articulação com todos os sectores: transversal a todo o <i>Cluster</i> . - Parcerias com empresas, associações, instituições de I&D e organismos de poder.	- Ligação laboral muito ténue entre a formação superior e o sector empresarial (após o estágio).

Quadro 42. As potencialidades e as vulnerabilidades do *Cluster* do Mar português originadas pelas ligações intra e intersectoriais e institucionais

A actuação dos poderes públicos é também um aspecto essencial à dinâmica, importância e evolução de um *Cluster*. Neste caso, verifica-se que a realização, a nível central, de algumas iniciativas tem sido favorável ao debate e à inclusão do mar nas discussões nacionais sobre desenvolvimento e crescimento nacional de sectores estratégicos. No entanto, e como referem muitas das entidades inquiridas, assiste-se ainda a “*muita conversa e pouca acção*”. Uma outra fragilidade prende-se com a ligação entre as autarquias locais e o governo central – quando existe é praticamente inconsequente, referindo-se, essencialmente, à participação daquelas em reuniões ou discussões públicas de documentos, à elaboração de relatórios e preenchimento de questionários e pouco mais. Por outro lado, constatou-se haver entre as autarquias e as associações do sector marítimo algumas ligações de colaboração, assim como com instituições de ensino e investigação que não deixam de ser laços institucionais importantes dentro do *Cluster*.

A *rede de relações intersectoriais e institucionais* que, assim, se forma entre todas estas entidades elege o ensino e investigação, aplicada ao abrangente sector marítimo, e as empresas, como as estruturas mais sólidas deste *Cluster*, ou seja, as que sustentam o maior número de ligações com os sectores considerados.

Figura 198. Matriz de relações intersectoriais/institucionais do *Cluster do Mar*

	ADM. CENTRAL (CCDR...)	ADM. LOCAL	Sindicatos	Empresas Locais		Entidades/ Instituições Locais e Outras	Instituições e/ou Associações Congéneres	INSTITUIÇÕES DE ENSINO E/OU INVESTIGAÇÃO
				Similares e/ou Complem.	Outros sectores			
PESCA E AQUICULTURA	+++	++	+	+		+ ¹⁷¹	++++	+++
INDÚSTRIA TRANSF. PRODUTOS MAR	◊	-	◊	◊		-	◊	◊
ACTIVIDADE PORTUÁRIA	++++	+++	N/A	++++		++++ ¹⁷²	++++	++++
TRANSPORTE MARÍTIMO ¹⁷³ (AAMC)	N/A (◊)	N/A	N/A	◊◊◊ (◊)	◊	N/A (◊)	◊◊◊ (◊)	◊◊ ¹⁷⁴ (◊)
CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO NAVAL	◊◊	N/A	N/A	◊◊	◊	◊◊ ¹⁷⁵	◊◊ ¹⁷⁶	◊◊
TURISMO MARÍTIMO	◊◊◊	-	-	◊	◊	◊	◊◊◊	◊◊
SEGURANÇA E DEFESA	◊	N/A	N/A	◊		◊	N/A	◊
ENSINO E INVESTIGAÇÃO	N/A	N/A	N/A	++		+++	N/A	++++

¹⁷¹ Foram referidos: Câmaras Municipais; Juntas de Freguesia; DOCAPESCA.

¹⁷² Associações industriais; Operadores portuários; Associações Pescadores, Armadores, Carregadores; Clubes; Escolas.

¹⁷³ Empresas de Transporte Marítimo

¹⁷⁴ Instituições de Formação.

¹⁷⁵ Fórum Empresarial da Economia do Mar; Museu da Marinha (...)

¹⁷⁶ Outros Estaleiros.

- Nula

+ Fraca (< 25% das entidades inquiridas)

++ Média (25-50%...)

+++ Forte (50-75%...)

++++ Muito Forte (> 75%...)

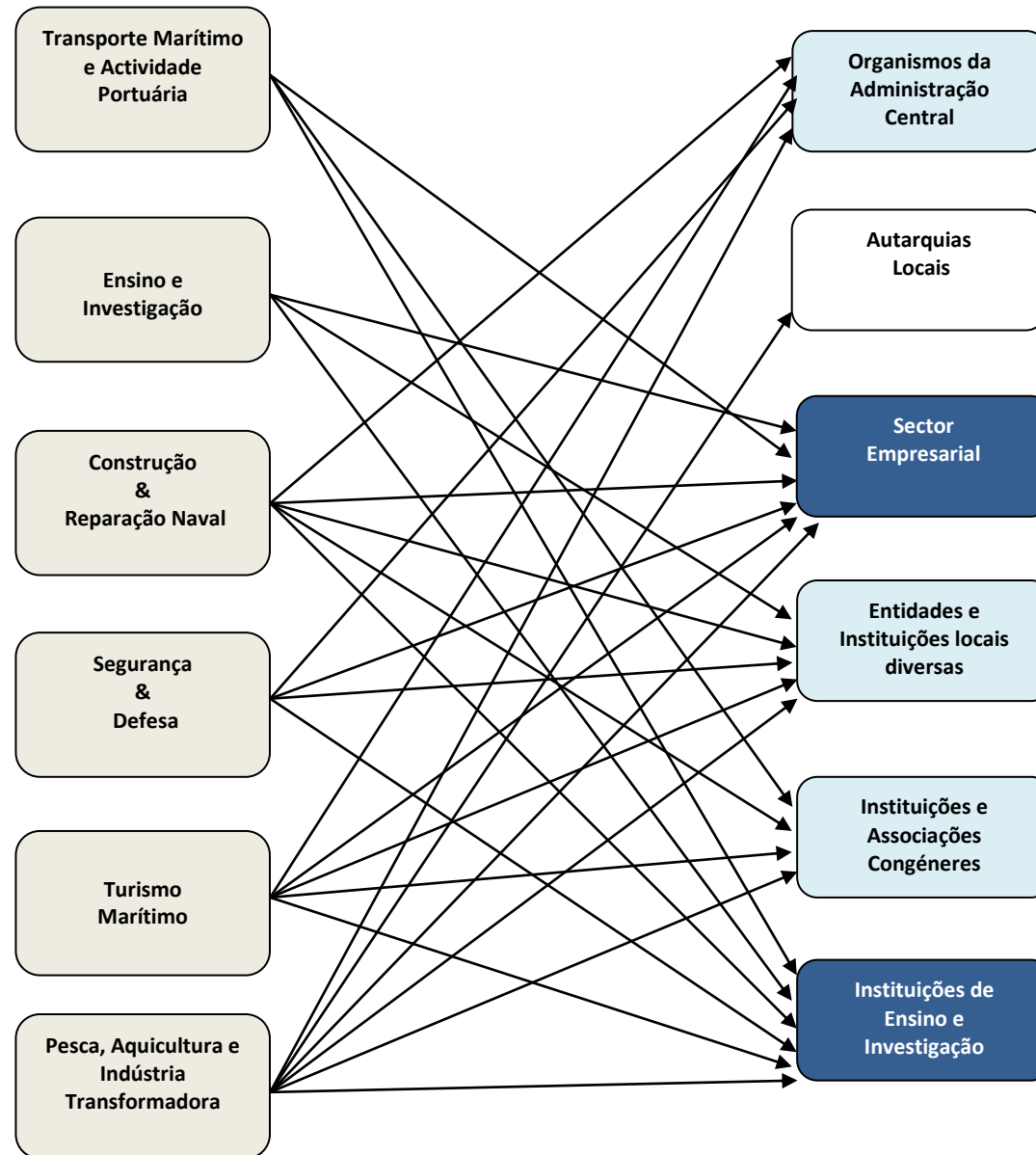
N/A – Não Apurado/Não Aplicável

◊ – Uma entidade

◊◊ – Duas entidades

◊◊◊ – Três entidades

Figura 199. A rede de relações sectoriais/institucionais do *Cluster do Mar*



Entidades estruturantes:

Entidades importantes:

A estas entidades chamámo-las de “estruturantes”. Existem também entidades consideradas “importantes”, aquelas que asseguram um significativo número de ligações aos sectores, embora menos expressivo, como as *instituições e associações congéneres*, as *entidades e instituições locais diversas* e os *organismos da administração central*. Por último, e podendo ser vista como fragilidade deste *Cluster*, é a fraca ligação existente entre os seus sectores e as autarquias locais. Trata-se de uma fragilidade na medida em que, pelas suas características, estes órgãos podem ser parceiros importantes a nível local ou mesmo regional, potenciando recursos e promovendo e explorando sinergias entre os diversos agentes, pela maior proximidade e conhecimento das diferentes realidades do território nacional.

3.3. OS CONSTRANGIMENTOS E AS OPORTUNIDADES CRIADAS PELO *CLUSTER* DO MAR EM PORTUGAL – O CAMINHO A SEGUIR

Num tempo em que proliferam as análises SWOT, numa tentativa de se avaliar prós e contras das opções tomadas ou a tomar aos mais variados níveis (económico, político...), e tendo em conta que também sob essa perspectiva muito já se escreveu sobre o *Cluster* do mar, impõe-se fazer uma síntese dos grandes constrangimentos e oportunidades que o mesmo enfrenta(rá) em Portugal. O objectivo desta abordagem é, pois, partindo da opinião de um grupo de peritos nas diversas áreas que o compõem, concluir pelo melhor caminho que o país deverá trilhar para, ultrapassando as dificuldades e obstáculos, conseguir usufruir das vantagens e potencializar o recurso de múltiplas oportunidades que é o mar. Começemos por um aspecto genérico associado aos *Clusters*, e que se encontra na base do conceito, que é a proximidade geográfica entre actividades complementares, conexas ou parceiras. Com efeito, um *Cluster* activo pressupõe que da aglomeração de actividades resultem vantagens, expressas pela redução de custos de produção, pela maior utilização e rentabilização de infra-estruturas e equipamentos, pela partilha do conhecimento, da inovação, etc. Procurou-se perceber a amplitude deste aspecto no *Cluster* marítimo nacional e em particular em dois sectores específicos – a actividade portuária e o transporte marítimo. Foram, assim, inquiridas as Administrações Portuárias sobre os impactos da aglomeração de actividades na área portuária, ao que apurámos daí resultarem quatro grandes vantagens, nomeadamente:



Figura 200. Vantagens da aglomeração de actividades na área portuária, de acordo com as administrações portuárias inquiridas

Com efeito, as entidades inquiridas referiram as vantagens decorrentes das sinergias criadas pela aglomeração, assim como das economias de escala que se conseguem através da concentração de empresas numa mesma área, rentabilizando e reduzindo investimentos em infra-estruturas e equipamentos. A concentração de serviços, permitindo alargar a oferta ao mercado consumidor, permite também um aumento da competitividade das empresas envolvidas. Verificou-se que a evolução recente do meio local se ficou a dever, na opinião das mesmas entidades, essencialmente aos *sistemas de transportes e comunicações*¹⁷⁷. O *clima tecnológico* local foi também indicado como factor benéfico à evolução, tal como o *capital humano*, a *internacionalização* e o *capital social*, ainda que com menor intensidade.

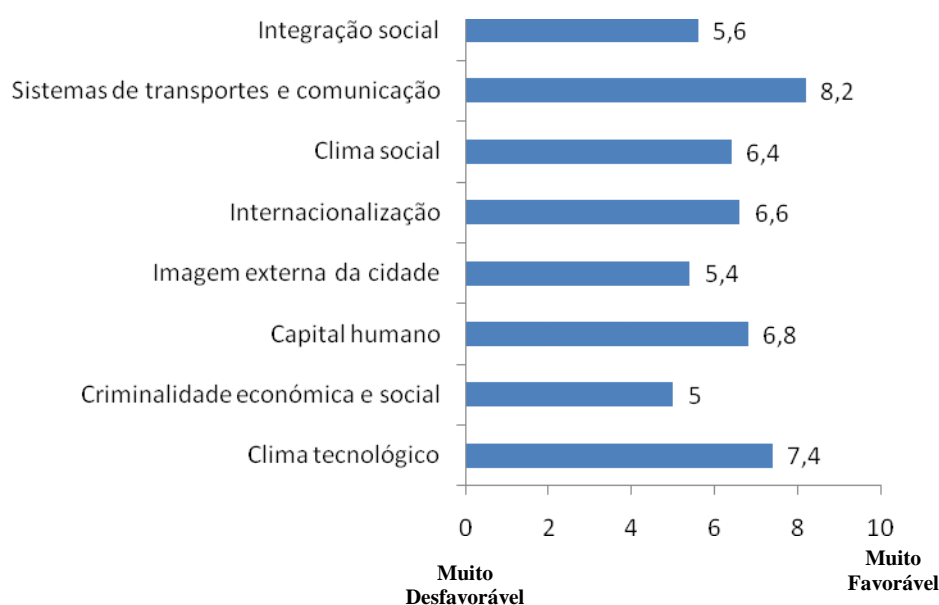


Figura 201. Factores que contribuíram para a evolução recente do meio local, de acordo com as administrações portuárias inquiridas

É referido por estas administrações portuárias que a existência de boas *infra-estruturas* é a maior vantagem do território onde se encontra o porto, sendo também muito importante a *cooperação industrial e tecnológica* que existe entre as instituições presentes na área. A investigação e a formação são reconhecidas igualmente como vantagens importantes do território, tal como as *boas relações sociais* que aí se

¹⁷⁷ Foi-lhes pedido que classificassem o grau de influência de determinados factores na evolução do meio local, recorrendo, para isso, a uma escala variável entre 1 (Muito desfavorável) e 10 (Muito favorável).

verificam e a existência de um *mercado laboral especializado*. Não constituem vantagens tão significativas a informação disponível sobre os concorrentes nem os *custos salariais*. Este sector, em particular, dá indícios de saber beneficiar das vantagens da aglomeração de actividades e, por isso, entre outros aspectos, constituir-se como sector de grande relevo no *Cluster*. Sobre estas questões foram também inquiridas as empresas de transporte marítimo (já referidas anteriormente).

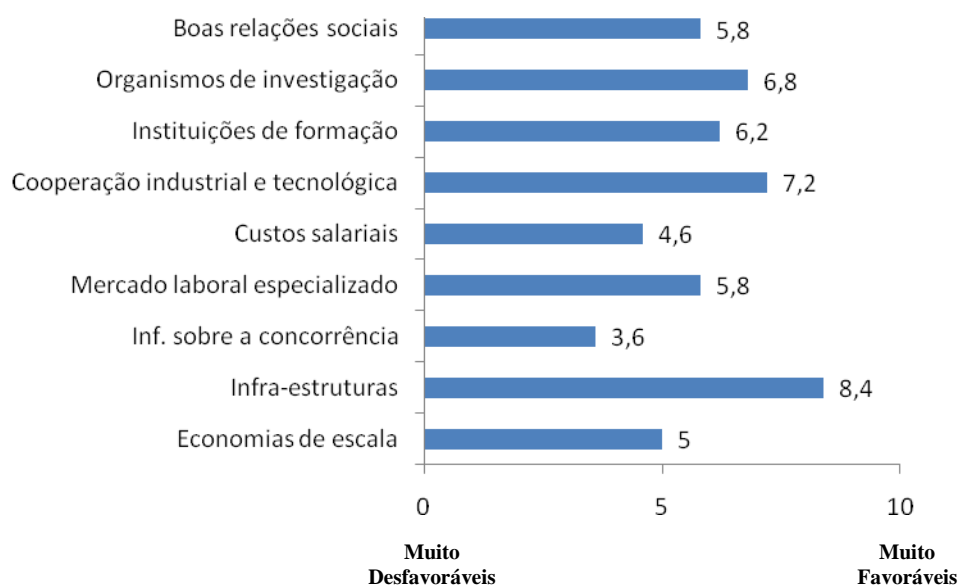


Figura 202. Vantagens do território onde se localiza o porto, de acordo com as administrações portuárias inquiridas

De acordo com estas empresas, as vantagens do território onde se localizam, quando existem, são diversificadas. Com efeito, uma afirma não se registarem quaisquer vantagens a esse nível; outra privilegia, essencialmente, a existência de economias de escala e de infra-estruturas no território de implantação; e a outra destaca como factor de relevo o mercado laboral especializado, ainda que dê importância a outros factores, como as boas relações sociais, a presença de instituições de formação, a existência de infra-estruturas, a informação sobre a concorrência e os custos salariais. Como principais desvantagens, a concorrência é apresentada por uma das empresas, factor que é também referido por outra, que acrescenta ainda a existência de deseconomias de escala, a deficiente rede de comunicações e a falta de troca de informação. Apenas uma das empresas reconhece que a aglomeração (ou seja, a

proximidade geográfica das actividades) gera vantagens (ou seja, economias de escala) na sua actividade, defendendo que dessa forma se conseguem atrair maior número de pequenos clientes, o que permite consolidar as cargas.

De acordo com dados obtidos das três empresas, a *integração social*, os *sistemas de transportes e comunicações* e o *clima social* são os factores que mais contribuem para a evolução do meio local onde estão inseridas. Também a *internacionalização* e a *imagem externa da cidade* contribuem para essa evolução, ainda que em menor escala. O *clima tecnológico* local é o factor com menos impacto nessa evolução. As características do território podem, assim, ser determinantes para a concentração de actividades e, deste modo, favorecer ou comprometer o desenvolvimento de um *Cluster*.

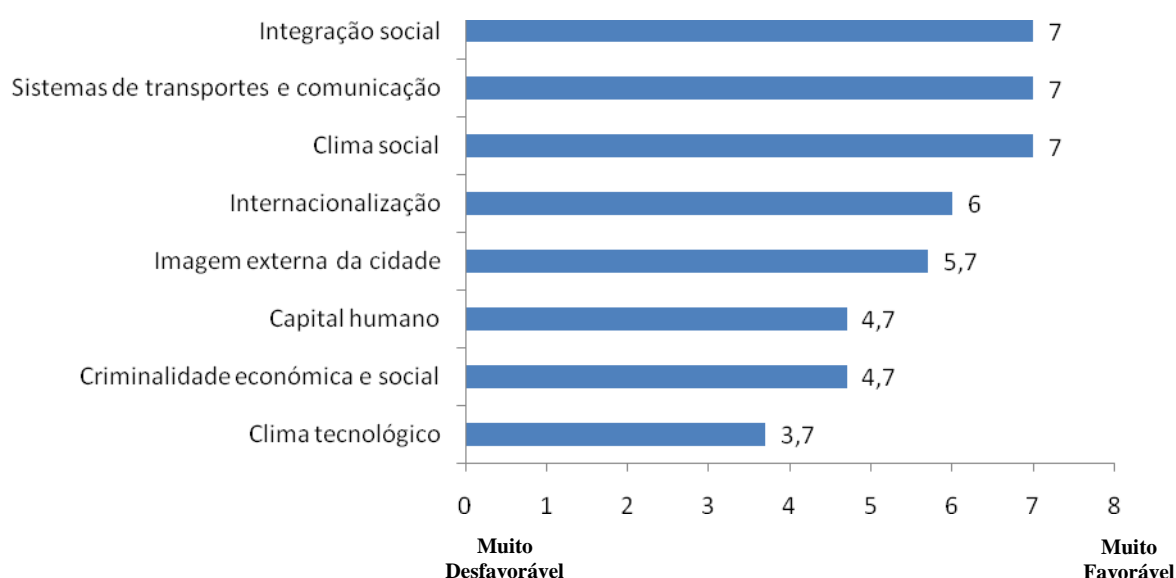


Figura 203. Factores que contribuem para a evolução do meio local, de acordo com as empresas de transporte marítimo inquiridas

Além da influência do meio local, uma outra forma de se avaliar as oportunidades e os constrangimentos do *Cluster* é através das perspectivas de desenvolvimento. Nesse sentido, procurou-se perceber que tendências de evolução prevêem os agentes representantes de diversos sectores ligados ao mar, enquadrando-as, em termos comparativos, na realidade espanhola.

ENTIDADE/SECTOR	EVOLUÇÃO DO SECTOR MARÍTIMO FACE À CONCORRÊNCIA ESPANHOLA
Associações de Pesca	Espanha: maior apoio do Governo e investimento no sector; maior organização e associativismo; maior dimensão das empresas; espírito empreendedor; menores restrições burocráticas.
AAP/ Aquicultura	Portugal: o sector estagnou, em parte devido à burocracia (maior do que em Espanha).
AIN/ Construção e Reparação Naval	Concorrência desleal de Espanha – falta de incentivos e apoios por parte do Estado português.
AAMC/ Transporte Marítimo	Concorrência no sector faz-se a nível mundial.
APPR/ Turismo Marítimo	Espanha não constitui ameaça (infra-estruturas de menor qualidade e taxas de ocupação já muito elevadas).
ANC/ Turismo Marítimo	Vantagens de Portugal: clima; localização; Vantagens de Espanha: maior aposta no sector; maior nº e mais atractivas estruturas.

Quadro 43. Evolução do sector marítimo português face à concorrência espanhola, de acordo com algumas entidades inquiridas

Em termos gerais, Espanha parece apresentar condições mais favoráveis ao desenvolvimento do sector marítimo e do *Cluster* comparativamente com Portugal. Mais burocracia, menos apoios do Estado, menor investimento, menor capacidade empreendedora...são algumas das desvantagens nacionais apontadas pelos inquiridos. De destacar alguns aspectos favoráveis, essencialmente relacionados com o turismo marítimo (náutica de recreio e cruzeiros).

ENTIDADE/SECTOR	CENÁRIO DE EVOLUÇÃO
Associações de Pesca	Positivo: Cluster como factor de união entre sectores; promotor de dinâmicas sectoriais e territoriais; contributo para a afirmação do país; grandes possibilidades de desenvolvimento a partir do mar; Negativo: divergência de interesses; dificuldades de concretização das teorias.
ANICP/Indústria transformadora de produtos do mar e afins	Perspectiva negativa: conflitos de interesses.
AIN/Construção e Reparação Naval	O sucesso do Cluster depende da integração da indústria.
AAMC/Transporte Marítimo	Evolução dependente da dinâmica sectorial (papel determinante: Fórum Empresarial da Economia do Mar).
Associações Turismo Marítimo	Aspectos positivos: Potencial de desenvolvimento, oportunidades, sinergias, captação de investidores privados. Aspectos negativos: pouca acção e investimento público.
Instituições de Ensino e Investigação	<i>Cluster:</i> - Plataforma de colaboração inter-institucional e de dinamização de projectos de desenvolvimento tecnológico; - Forma de conjugar esforços e interesses em torno do sector marítimo; - Evolução dependerá do investimento na formação dos RH e no desenvolvimento técnico; - Potencial elevado como motor das economias regionais e nacional; - Possibilidade de aproveitar recursos inesgotáveis.

Quadro 44. Evolução futura do *Cluster* do Mar em Portugal, de acordo com algumas entidades inquiridas

A partir das perspectivas de evolução do *Cluster* do Mar, na opinião dos representantes de algumas instituições e associações que participaram neste estudo, é possível identificar algumas oportunidades que se apresentam ao país, essencialmente decorrentes da(o):

- promoção de dinâmicas sectoriais e territoriais importantes, motores de desenvolvimento regional e nacional;

- assumpção do *Cluster* como plataforma de entendimento entre agentes e instituições;
- possibilidade de se desenvolverem e aproveitarem sinergias;
- possibilidade de se aproveitarem recursos naturais inesgotáveis;
- promoção do conhecimento, inovação e formação;
- possibilidade de afirmação nacional no contexto europeu e internacional.

No entanto, surgem também constrangimentos e dificuldades, nomeadamente associadas:

- à gestão de interesses divergentes;
- ao (reduzido) investimento público;
- à promoção de uma dinâmica sectorial consistente capaz de assegurar os resultados de desenvolvimento e prosperidade que se proclamam na defesa do *Cluster*.

Numa perspectiva mais restrita e personalizada, procurou-se a opinião de um grupo de *especialistas*¹⁷⁸ em diversas áreas do sector marítimo sobre as virtudes e os aspectos negativos com que um *Cluster* do mar se debate(rá) em Portugal.

Começou-se por tentar perceber a importância, actual e futura, atribuída a cada um dos sectores em causa/estudo. A escala proposta variava entre 1 (Nada Importante) e 4 (Muito Importante).

¹⁷⁸ Participaram nesta fase: ALM. Nuno Vieira Matias; ALM. António Silva Ribeiro; PROF. Pinto de Abreu (EMAM); ENG.º Fernando Ribeiro e Castro (FEEM); ENG.º Miguel Sequeira (IPTM).

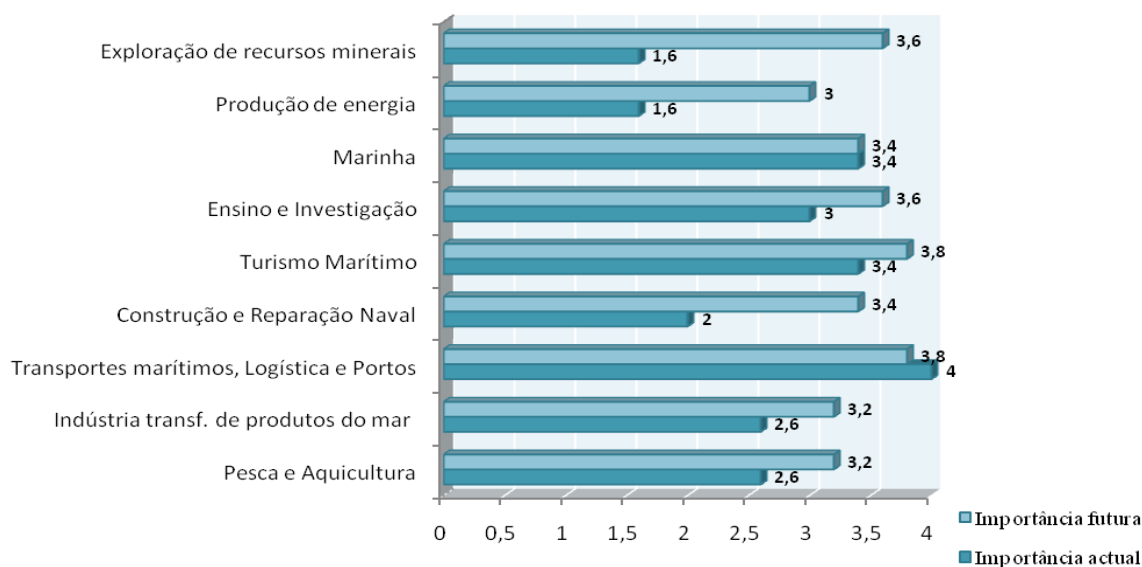


Figura 204. Importância actual e futura dos diferentes sectores do *Cluster*

Considerando-se o valor médio por sector, conclui-se que, actualmente, o sector do *Cluster* que maior importância tem é o dos Transportes Marítimos, Logística e Portos, seguindo-se o Turismo Marítimo e a Marinha (função Segurança e Defesa). Os sectores que menos relevância têm são aqueles que têm um maior potencial de crescimento – a Exploração de Recursos Minerais e a Produção de Energia. Os inquiridos prevêem também um crescimento significativo do sector da Construção e Reparação Naval e um pouco mais moderado na Pesca e Aquicultura, na Indústria Transformadora de Produtos do Mar, no Turismo Marítimo e no Ensino e Investigação. Auspiciam que a Marinha irá manter o seu papel e os Transportes Marítimos, Logística e Portos irão mesmo perder, ainda que muito discretamente, um pouco da sua importância no conjunto das actividades marítimas.

Procurou-se, de seguida, identificar as relações intersectoriais mais fortes que reconhecem existir neste *Cluster* e as que consideram estruturantes para o seu fortalecimento. Assim, verifica-se haver um sector que se destaca de todos os outros, pelo seu carácter de transversalidade – o Ensino e Investigação. A Construção e Reparação Naval surge como o segundo sector mais importante, a avaliar pelo número de ligações que estabelece com outros (nomeadamente, com a Pesca, os Transportes Marítimos, o Turismo Marítimo, a Marinha, a Produção de Energia e a Exploração de Recursos Minerais). O Turismo Marítimo (náutica de recreio e cruzeiros),

naturalmente, tem estreita ligação com a Construção Naval e com os Transportes Marítimos, Logística e Portos, assim como o Transporte Marítimo com a Construção e Reparação Naval. Existe, ainda, uma ligação entre a Pesca e Aquicultura com a Indústria Transformadora de Produtos do Mar.

No que diz respeito às relações intersectoriais consideradas estruturantes e que contribuirão para a consolidação do *Cluster*, verifica-se o reforço do carácter de transversalidade do Ensino e Investigação, permanecendo assim como o sector mais importante e estruturante. A Construção Naval é, na opinião dos inquiridos, o segundo sector estruturante deste *Cluster*, sendo de destacar as ligações com os restantes, excepto, pelo menos directamente, com a Indústria Transformadora de Produtos do Mar. O Turismo Marítimo, através da articulação estreita com a Construção e Reparação Naval, os Transportes Marítimos, Logística e Portos, a Investigação e a Marinha, surge como o terceiro sector mais importante. Também a ligação entre a Pesca e Aquicultura e a Indústria Transformadora se mantém como estruturante.

De todas as articulações sectoriais descritas, importa destacar a Investigação, pelo que foi referido relativamente à transversalidade a todos os outros sectores e pelo papel central que tem neste como em qualquer outro *Cluster*. Com efeito, o conhecimento que resulta do investimento na investigação, permite alargar o leque de possibilidades de exploração dos recursos. A investigação, aplicada quer aos processos produtivos em si, quer aos suportes tecnológicos que os sustentam, vai, pois, permitir o desenvolvimento das actividades económicas (neste caso, as que integram o *Cluster* do mar).

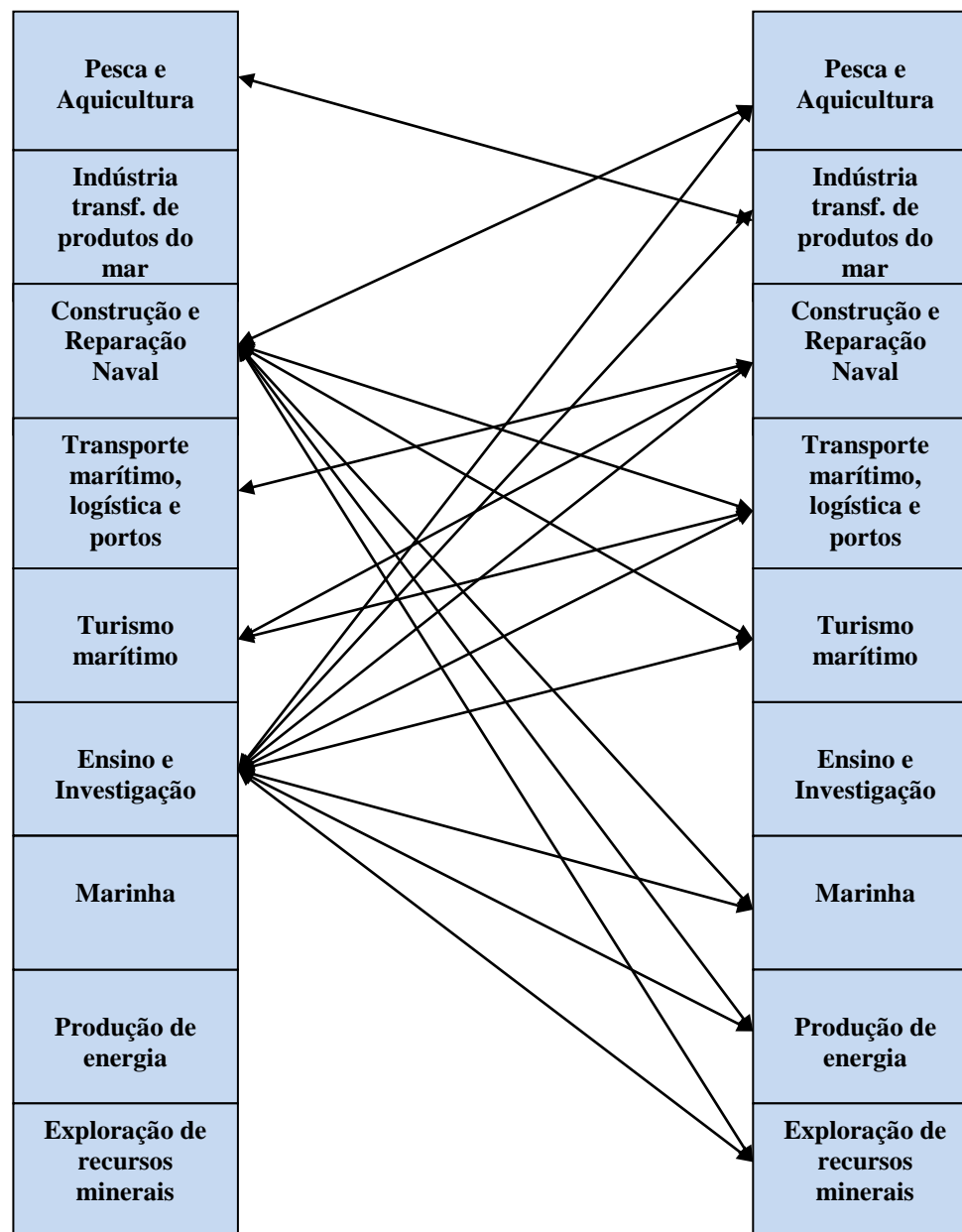


Figura 205. As relações intersectoriais mais fortes dentro do *Cluster* marítimo, de acordo com os *especialistas*

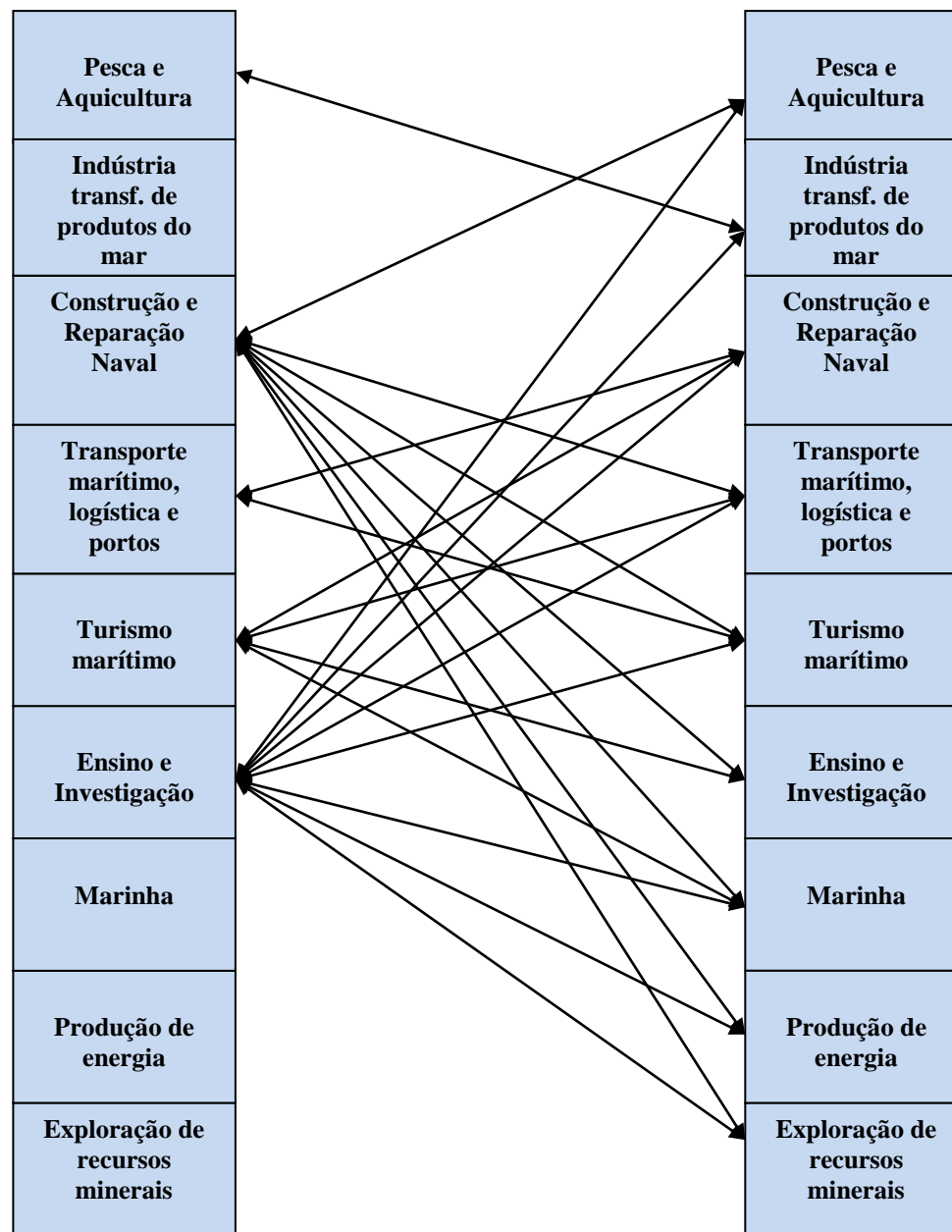


Figura 206. As relações intersectoriais estruturantes ao fortalecimento do *Cluster*, de acordo com os *especialistas*



Figura 207. A investigação ao serviço do desenvolvimento

O grupo de inquiridos pronunciou-se de seguida sobre as potencialidades, vantagens e constrangimentos/dificuldades do país na afirmação do *Cluster*. Relativamente às potencialidades, são diversificadas mas relacionam-se, na sua base, com condições naturais – desde a enorme área marítima, à extensão e riqueza da plataforma continental, à posição geográfica do País, no cruzamento de importantes rotas marítimas à escala mundial, à extensão da linha de costa até à existência de abrigos naturais que, desde cedo, permitiram o aparecimento e desenvolvimento de estruturas portuárias. Constituem, ainda, aspectos potenciais a vocação marítima do povo, atestada pela sua História ligada ao mar, a tradição e a cultura que, entretanto, se foram construindo ao longo dos séculos. O apetrechamento da Marinha portuguesa e a vontade política de promover o mar, manifesta nos últimos anos na definição da Estratégia Nacional para o Mar e na criação de estruturas como a Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar são também referidos. As principais vantagens associadas ao fortalecimento deste *Cluster* marítimo prendem-se com o aumento da criação de emprego, de receitas fiscais e, por isso, de riqueza, podendo a economia do mar constituir-se como verdadeira alavanca da economia nacional. Além

da imensa vantagem que, em matéria de conhecimento, se cria, é também factor de afirmação do prestígio do país às escalas europeia e internacional. Quanto a constrangimentos e dificuldades da realidade nacional à sua implementação e robustecimento, foram enunciados: a falta de empreendedorismo da sociedade civil; a falta de conhecimento técnico; a desorganização e o desinteresse, que os Governos não têm sabido de forma consistente e eficaz ultrapassar; o excessivo individualismo manifesto pelos agentes que operam no sector; a má governação dos assuntos marítimos (essencialmente decorrente da inexistência de uma entidade nacional que defina objectivos, afecte recursos e acompanhe e controle os progressos, corrigindo as falhas); a falta de uma massa crítica eficiente; a excessiva dependência de apoios estatais e a incapacidade de assegurar um financiamento sólido; a débil capacidade de organização interna para potenciar e multiplicar as vantagens comparativas e a dificuldade em conseguir que o resultado final seja superior à soma das partes. Também a concorrência internacional fragiliza a economia marítima nacional, em diversas frentes. Sendo assim, em relação às perspectivas de evolução deste *Cluster*, as posições são distintas e variáveis entre um:

- optimismo, associado ao papel de estruturas recentes, como o Fórum Empresarial da Economia do Mar que, numa dimensão mais abrangente, trabalha no sentido da afirmação de um *Hypercluster*, que será a união de vários *Clusters* verticais e horizontais que começam a ganhar forma e consistência, à expectativa ligada ao crescente investimento na investigação e ao empenho que, nos últimos tempos, existe por parte do Estado e de privados;
- cepticismo, perante a ausência da já referida entidade nacional gestora de todo o processo, a quem compita a definição de objectivos e metas, assim como o acompanhamento e ajustamento permanente de todo o processo às necessidades detectadas como imprescindíveis ao desenvolvimento do sector e do país;
- pessimismo, decorrente, essencialmente, da crise económica e dos cortes no investimento público, nesta fase de arranque considerada essencial.

Potencialidades	Vantagens	Constrangimentos Dificuldades
<ul style="list-style-type: none"> - Dimensão da área marítima - Posição geográfica - Clima - Extensão e riqueza da plataforma continental - Extensão da linha de costa (continental e insular) - Abrigos naturais - Vocação, tradição e cultura marítima - Apetrechamento da Marinha - Vontade política 	<ul style="list-style-type: none"> - Criação de emprego - Criação de riqueza - Afirmação e aumento do prestígio nacional na comunidade europeia e internacional - Motor do fortalecimento económico - Acumulação de conhecimento - Benefícios sociais internos 	<ul style="list-style-type: none"> - Falta de conhecimento técnico - Falta de empreendedorismo da sociedade civil - Desorganização e desinteresse - Excessivo individualismo dos agentes - “Muita teoria e pouca acção” - Má governação - Falta de massa crítica - Modelo de governação ineficaz - Capacidade de financiamento - Capacidade de organização interna - Concorrência internacional

Quadro 45. Potencialidades, vantagens vs constrangimentos/dificuldades associadas ao *Cluster* do Mar português

O caminho a seguir parece ser só um, marcado pela(o): necessidade de uma boa governação dos assuntos marítimos, em particular das actividades económicas e da discussão política; contínuo e crescente investimento na segurança, quer em mar, quer em terra, sobretudo nos portos e locais estratégicos ao longo da costa; incentivo ao empreendedorismo do sector privado; opção por mecanismos de financiamento sustentáveis e multiplicadores; continuação e reforço da vontade política em promover o mar como desígnio nacional; apoio à divulgação da cultura marítima; incentivo às parcerias institucionais, através por exemplo de estruturas como a EMAM ou o FEEM, entre outras. Importa, pois, caminhar num sentido da valorização eficiente e sustentável das potencialidades existentes e fazer deste *Cluster* o futuro de Portugal.

CONCLUSÕES

A partir de casos de sucesso económico observados em territórios que apresentavam as características de base dos Distritos Industriais de Alfred Marshall, nos anos 70 retomou-se o conceito, enquadrado nas teorias de desenvolvimento regional da época. Com efeito, verificou-se a prosperidade de regiões onde a concentração espacial de empresas, que cooperavam e competiam entre si, permitiu a criação de redes complexas e sustentadas entre os parceiros, processo em crescendo desde essa década até à actualidade.

O enquadramento desta acepção de desenvolvimento (regional) na globalização, que o século XX viu nascer e consolidar-se, concretizou-se na diferenciação e especialização territorial. Verificou-se que na teia de fluxos que se firmou à escala global, os nós emissários e os receptores corresponderiam a territórios precisos, com identidades e especificidades próprias e diferenciadoras – a afirmação do local/regional no global.

Surgem, neste contexto, os Distritos Industriais desta nova era global – os *Clusters* (locais, regionais ou nacionais) e os *Mega-Clusters*. Parece-nos, pois, claro que esta seja a forma defendida para promover o desenvolvimento de um qualquer sector, não só pela articulação entre actividades conexas e complementares, e pelos consequentes efeitos multiplicadores que daí decorrem, mas também pela valorização do território e pela evolução sustentada no conhecimento e na investigação, a base sólida da inovação e do progresso.

A aplicação do conceito ao sector marítimo nacional decorre, em primeira instância, da posição geográfica do país, que é constituído por um território continental limitado a ocidente e a sul pelo oceano, por um território insular e por uma vasta área marítima, cuja exploração e utilização se encontram sob a sua jurisdição, e de tudo o que daí possa significar, em oportunidades de desenvolvimento. O mar tem, efectivamente, um potencial estratégico para a economia nacional que deverá ser aproveitado sob várias perspectivas, nomeadamente:

- enquanto elemento diferenciador do Estado português, pelas condições naturais únicas (características da linha de costa, ondulação, temperatura da água...) e pela sua histórica e crucial influência na política, na economia, na organização do território, na cultura...;
- como fonte de recursos (vivos e não vivos) e como promotor de actividades económicas (como a pesca, a construção e reparação naval, a indústria transformadora, o transporte marítimo, a actividade portuária, o turismo balnear e marítimo...);
- enquanto meio de comunicação (transporte de mercadorias e de pessoas, incluindo a componente turística – navegação de recreio, cruzeiros...);
- como suporte da defesa e segurança nacional e das relações diplomáticas com outras nações;
- enquanto meio natural fundamental ao equilíbrio ecológico do planeta e objecto de investigação científica, essencial à preservação e à exploração sustentável dos recursos e das actividades económicas a ele ligadas mais directa ou indirectamente e que dele dependem para a sua continuidade e evolução.

A localização de Portugal mas também as suas características físicas (e humanas), principalmente nas áreas costeiras, são, assim, propiciadoras do desenvolvimento de um conjunto de sectores e de actividades, em torno do mar, que sustentam a defesa do seu valor estratégico para o país. Vários estudos têm procurado estudar esta economia que se desenvolve a partir deste recurso. Foram referidos os estudos de CONFRARIA (2004), da POLICY RESEARCH CORPORATION (2008) e da SAER (2009). O primeiro considera que a economia marítima representa 5% do VAB e 5% do emprego nacional, de forma directa, chegando a valores superiores a 11% do PIB e 12% do emprego total, considerando os efeitos totais destas actividades na economia nacional. O segundo, dedicado à economia marítima europeia, permite observar que o *Turismo e Recreação Costeira e Marinha* assegura cerca de 110 mil postos de trabalho em Portugal, destacando-se neste âmbito o turismo costeiro. As *Pescas*, de acordo com a mesma fonte, empregam 33 mil pessoas e os *Sectores Marítimos Tradicionais* cerca de 29 mil, mais de metade dos quais na Marinha e cerca de 17% na Construção

Naval. O estudo mais recente, centrado na *Náutica de Recreio e Turismo Náutico*, na *Construção e Reparação Naval*, nas *Pescas, Aquicultura e Indústria de Pescado* e nos *Transportes Marítimos, Portos e Logística*, sectores que representam entre 75% a 80% do valor acrescentado total do Hypercluster do mar português, apontou para um efeito directo no PIB de 1,5%, destacando a componente *Transportes Marítimos, Portos e Logística*, pela maior importância ao nível da produção de riqueza, avaliada em 3 200 milhões de euros, e pela garantia de 75 mil postos de trabalho. Também as *Pescas, Aquicultura e Indústria de Pescado* merecem referência especial, pelo facto de assegurarem 90 mil empregos, produzindo uma riqueza na ordem dos 2 645 milhões de euros, de acordo com o mesmo trabalho, que estima que as actividades ligadas ao mar não consideradas na investigação representem 0,5% do PIB, o que permite a conclusão que a economia marítima nacional chegue aos 2% daquele indicador e aos 5% ou 6%, se se considerarem os efeitos totais destas actividades (marítimas).

Naturalmente que a discrepância de fontes, de metodologias, de critérios, de dados... criam iguais discrepâncias nos resultados obtidos, sobre a real economia marítima portuguesa. No entanto, parece incontroversa a sua importância para o emprego e para a riqueza do país, principalmente se forem tidos em conta os efeitos directos e indirectos das actividades marítimas, podendo ultrapassar os 10% do PIB e do emprego, como foi demonstrado.

Nesta investigação privilegiaram-se como sectores fundamentais de um *Cluster* do mar os seguintes:

- *Pesca*
- *Aquicultura*
- *Indústria Transformadora de Produtos do Mar e Afins*
- *Actividade Portuária, Logística e Transporte Marítimo*
- *Construção e Reparação Naval*
- *Turismo Marítimo – a náutica de recreio e os cruzeiros*
- *Segurança e Defesa Marítimas*

- *Energia e recursos minerais*

- *Ensino e investigação*

Concluiu-se que têm desempenhos económicos e concentrações territoriais diferentes, assim como apresentam desiguais perspectivas de evolução. A actividade piscatória, por exemplo, cuja população activa conheceu uma variação de - 65% ao longo da segunda metade do século XX, enfrenta alguns desafios relacionados com a redução de recursos, a extinção de algumas espécies, a concorrência de frotas mais potentes e melhor apetrechadas, assim como os constrangimentos decorrentes da PCP. No entanto, o elevado consumo de pescado do país, as infra-estruturas existentes, o saber acumulado de uma longa tradição, a abundância das espécies mais consumidas (com excepção do bacalhau) e a ligação do sector a outros, como a restauração e o turismo, não devem ser ignorados. Além disso, em 2008, empregava directamente quase 17 mil activos. O grande desafio passa, essencialmente, por aumentar a atractividade da actividade, ao emprego e ao investimento. Com mais baixos custos de exploração e beneficiando de algumas das dificuldades deste sector, surge a aquicultura que, em 2007, produziu uma riqueza superior a 40 milhões de euros. Permite combater o saldo deficitário da balança comercial de produtos da pesca, a redução de pescado e gera emprego. É amplamente reconhecido como um sector do futuro, na perspectiva da produção de recursos alimentares. Com evolução também favorável apresenta-se a indústria de transformação do pescado (que produziu um VAB de 144 milhões de euros em 2007). Com efeito, os preços competitivos que oferece, face aos do pescado fresco, e a alteração de hábitos alimentares da população consolidam a actividade que, apesar de tudo, necessita de alguns investimentos no âmbito da modernização tecnológica, de diversificar a oferta, de apostar na criação de marcas certificadas em termos de qualidade, de expandir o mercado e de reforçar a ligação entre a produção e a investigação (condição essencial para garantir a inovação e, em consequência, a competitividade).

Outro dos sectores cujo desempenho foi globalmente avaliado muito positivamente foi o da actividade portuária, logística e de transporte marítimo. Embora se destaquem os portos de Sines, Leixões, Lisboa e Setúbal, por assegurarem mais de 85% do tráfego de

mercadorias carregadas e descarregadas no país, e se tenha vindo a assistir nas últimas décadas ao grande crescimento do transporte rodoviário na deslocação de mercadorias (tanto ao nível das importações, como das exportações), as infra-estruturas portuárias e o transporte marítimo, com toda a logística que lhe está associada, garantem a movimentação de 67,5% das mercadorias importadas e cerca de 40% das mercadorias exportadas por Portugal. A grande complexidade funcional e territorial destas áreas acentua-lhes a sua importância, que vai muito além do seu papel no comércio externo, uma vez que a presença de numerosos agentes criam emprego e riqueza e desencadeiam efeitos multiplicadores consideráveis. A construção e reparação naval é outra actividade que, sendo “*tractora*”, atrai e desenvolve outras indústrias. Em Portugal, à semelhança do que tem acontecido noutros países ocidentais, tem enfrentado dificuldades, fruto da deslocalização de unidades produtivas para países com mão-de-obra mais barata. No entanto, é uma actividade fundamental no *Cluster*, dadas as implicações que tem noutros sectores (como a pesca, a segurança & defesa, a investigação, o transporte marítimo...), pelo que o futuro passa pelo incremento da actividade desenvolvida nas suas principais unidades, estudadas ao longo deste trabalho, e outras de menor dimensão, através da aposta em segmentos específicos e em produtos diferenciados, com base na qualidade e na inovação.

Foi também demonstrada a importância do mar como recurso turístico, indo além da sua dimensão mais tradicional, ligada ao turismo balnear, de sol e praia. Com efeito, o potencial que se encontra já em expansão, estando muito ainda por explorar, essencialmente ao nível do turismo de cruzeiros e da náutica de recreio, aliado às características do território português, incluindo as condições climáticas propícias, fazem deste um dos sectores com futuro mais promissor. Portugal deverá, por isso, aproveitar o facto de ser já uma referência como destino turístico marítimo e diversificar a sua oferta, através de um maior investimento nas estruturas que lhe permitam assumir naqueles segmentos um lugar de destaque a nível europeu e mundial. Outros sectores com potencial futuro são o da exploração energética (ondas e vento mas também petróleo) e o dos recursos minerais do fundo marinho, áreas actualmente em fase activa de investigação e prospecção. A sua importância advém,

essencialmente, da possibilidade de uma maior autonomia, em termos de energia, e melhor se for obtida de fontes renováveis, como o vento ou as ondas, ao que acresce a grande vantagem que têm pelo facto de serem muito menos poluentes do que as fontes tradicionais; relativamente aos recursos minerais, as possibilidades de exploração são vastas, podendo dinamizar segmentos de indústrias autónomos ou inseridos noutros existentes. Transversais a todos estes sectores, surgem duas áreas fundamentais: a segurança e defesa e o ensino e investigação. Efectivamente, não havendo segurança ou estando em causa a defesa do território não há desenvolvimento. Nesta matéria, destaca-se a acção da Marinha portuguesa que, no mar e em terra, assume um papel de extrema importância nestas áreas, cooperando com outras forças de segurança, internas e externas, e desempenhando uma relevante função em termos diplomáticos e de relações com outras nações. Encontra-se, assim, ao serviço da diplomacia e do estado português, embora mais recentemente tenha vindo a desenvolver importantes acções em matéria de investigação, de protecção ambiental, etc. cremos que a investigação aplicada ao sector marítimo é a chave do seu futuro. Tradicionalmente, as áreas mais estudadas são as relacionadas com a biologia marinha ou com os processos geológicos que ocorrem na costa. No entanto, o presente e, principalmente, o futuro exigem que as restantes áreas sejam progressivamente alvo de investigação. Os efeitos das alterações climáticas sobre as áreas costeiras, a engenharia e arquitectura naval, o aproveitamento de energia *offshore*...são exemplos de algumas das áreas em que se deverá investir a este nível, sob pena de a desactualização tecnológica e a falta de inovação comprometerem algumas potencialidades existentes.

Ainda que estes sectores, isoladamente, apresentem, uns mais do que outros, pontos fortes para a economia nacional e que, por isso, devam ser alvo de políticas de fomento e de investimento, defendemos que as mais – valias poderão ser muito superiores se, entre eles, for implementada a lógica de funcionamento em rede, ou seja, se a articulação existir como num qualquer *Cluster*. Tomámos como referência alguns casos de sucesso de *Clusters* marítimos europeus para confirmar e validar esta nossa opção. Tal como Portugal, o território europeu é marcado pela presença do mar, apresentando uma costa recortada com reentrâncias, golfos, ilhas...que lhe acentuam

a feição marítima. Existe, efectivamente, uma economia marítima sustentada, em matéria de emprego, por exemplo, na existência de cerca cinco milhões de postos de trabalho relacionados directa ou indirectamente com o mar (de acordo com dados da D.G. Maritime Affairs). 6% das capturas de pescado mundiais são assegurados pela Europa, onde a aquicultura, o transporte marítimo, a actividade portuária, a náutica de recreio e o turismo costeiro têm uma importância crescente. A partir do estudo apresentado pela POLICY RESEARCH CORPORATION, concluiu-se que na UE e Noruega os sectores marítimos produzem um VAB superior a 186 600 milhões de euros, o que equivale a 1,65% do PNB desta área. Esta situação conduziu à assumpção da importante economia marítima europeia que, por sua vez, impulsionou a criação de uma política europeia (comum) para os assuntos do mar. É neste âmbito que a Europa elabora, em 2006, o *Livro Verde Para uma Futura Política Marítima da União: Uma Visão Europeia para os Oceanos e os Mares*, onde se defende uma abordagem integrada destes assuntos e se promove a formação de *Clusters* para o incremento da competitividade e da produtividade das diversas actividades marítimas. Defende, assim, a Comissão Europeia que o *Clustering* é a forma adequada de desenvolver sinergias entre as diversas actividades económicas que conduzirão a um promissor desenvolvimento da comunidade marítima europeia. A análise dos casos norueguês, inglês, italiano, holandês, francês e espanhol foi fundamental para orientar a abordagem que se fez, de seguida, à realidade nacional. Concluímos, procurando as respostas às questões chave, formuladas como ponto de partida desta investigação (v. Introdução), nomeadamente:

- *Qual a importância da economia marítima para o país?*

As fontes disponíveis não produzem dados unívocos pelo facto de se basearem em metodologias, indicadores e critérios distintos. No entanto, é possível constatar que os sectores ligados ao mar constituem um segmento da economia nacional nela participando em emprego (5% ou 12%) e em riqueza (5% ou 11%), directa ou induzida. Não descurando a importância passada e presente, acreditamos que no futuro esta economia marítima possa ter um peso muito mais significativo para a economia portuguesa.

- Quais os principais sectores que nela participam?

Concluimos que os principais sectores da economia marítima são: a pesca e aquicultura (a segunda com uma tendência evolutiva mais auspiciosa do que a primeira); a indústria transformadora de produtos do mar (importante para dinamizar os sectores anteriores e com bons indícios de crescimento); a actividade portuária, a logística e o transporte marítimo (sector estruturante com importante papel de articulação intersectorial); a construção e a reparação naval (dele dependem outros, como a segurança e defesa ou o transporte marítimo, por exemplo); o turismo marítimo – a náutica de recreio e os cruzeiros (sector em crescimento e com elevado potencial); a segurança e a defesa marítimas (essenciais ao desenvolvimento da economia marítima); a energia e os recursos minerais (sectores com grandes e diversificadas potencialidades ainda por explorar) e o ensino e a investigação (sector transversal a todos os outros e do qual dependem em matéria de progresso e inovação).

- Quais as regiões – chave do território português para a economia marítima nacional?

Para a determinação das regiões (NUT III) mais importantes para a economia marítima nacional, optou-se pela aplicação metodológica dos Quocientes de Localização (QL) ao pessoal ao serviço, à produção e ao Valor Acrescentado Bruto das empresas dos seguintes sectores: Pesca e Aquicultura; Preparação e Conservação de Peixes, Crustáceos e Moluscos; Construção Naval; Construção de Embarcações de Recreio e Desporto; Actividades dos Portos de Recreio (Marinas); Transporte Marítimo de Mercadorias; Transporte Marítimo de Passageiros; Actividades Auxiliares dos Transportes por Água. Os QL permitem, genericamente, estimar o grau relativo de concentração de uma determinada actividade num determinado território (neste caso, a NUT III), por comparação com a sua importância num território mais vasto, de referência (neste caso, o país incluindo o território do Continente e as Regiões Autónomas). Partindo desta metodologia, procurou-se identificar as NUT III com maior

grau de especialização nas diversas actividades/sectores considerados e, assim, determinar as *regiões-chave*¹⁷³ deste *Cluster*, a saber:

- Minho – Lima (na construção de embarcações de recreio e desporto);
- Oeste (na pesca/aquicultura e indústria transformadora);
- Grande Lisboa (como *Região – Âncora*, onde se concentram as estruturas de poder e de decisão);
- Península de Setúbal (na construção naval);
- Alentejo Litoral (na pesca/aquicultura);
- Algarve (na pesca/aquicultura e transporte marítimo de passageiros);
- R. A. Açores (na pesca/aquicultura e transporte marítimo de mercadorias);
- R. A. Madeira (no transporte marítimo de mercadorias).

- *Que relações intersectoriais e institucionais existem no seu seio?*

Embora tenhamos concluído que o sector melhor estruturado, em matéria de relações com outros sectores e instituições, seja o da actividade portuária, identificámos, através da aplicação de inquéritos, outras relações importantes, nomeadamente:

- das associações de pesca e aquicultura inquiridas com associações congéneres, com a Administração Central e Local, com empresas, instituições de investigação e outras entidades;
- da Associação Nacional dos Industriais de Conservas de Peixe (representante, no trabalho, da actividade de transformação do pescado) com a Administração Central, estruturas sindicais, associações congéneres, nacionais e internacionais, e instituições de investigação;

¹⁷³ Aquelas que apresentam pelo menos um QL superior a 5, em qualquer um dos sectores ou variáveis consideradas.

- das Administrações portuárias de Douro e Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal e Sesimbra e Sines com a Administração Central, com outros portos, com instituições de ensino e investigação e outras, de âmbito local e regional;
- das empresas de transporte marítimo inquiridas com outras empresas (locais, nacionais e internacionais), essencialmente, na aquisição de bens e serviços, com associações empresariais e instituições de formação;
- da Lisnave, do Arsenal do Alfeite e dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, com a Administração Central, com outros estaleiros, com empresas, na aquisição de bens e serviços, com instituições locais e instituições diversas, incluindo de ensino e investigação;
- das associações ligadas ao turismo marítimo (navegação de recreio e cruzeiros) com a Administração Central, com associações congéneres, com empresas (comerciais e de reparações náuticas), instituições diversas (clubes, marinas...) e de ensino/investigação;
- da Marinha, enquanto entidade de referência em matéria de segurança e defesa marítimas, com o sector da construção e reparação naval, da actividade portuária e com o ensino e investigação.

As entidades ligadas ao ensino e investigação inquiridas manifestaram a sua ligação a outras instituições congéneres, a empresas e a instituições locais. São consideradas as entidades estruturantes da economia marítima, por assegurarem a ligação a todos os sectores considerados, assumindo deste modo um carácter de transversalidade único. Uma das fragilidades deste *Cluster, a este nível*, é a fraca ligação existente entre os sectores e as autarquias locais, pois considera-se que podem ser órgãos parceiros importantes, aproveitando recursos e promovendo sinergias entre os diversos agentes locais ou regionais, dada a maior proximidade e conhecimento à realidade.

- Que relações (intersectoriais e institucionais) potenciam o desenvolvimento do sector em prol do desenvolvimento nacional?

A perspectiva aqui defendida, e que traduz a essência da lógica de *Cluster*, é, naturalmente, a da integração e articulação dos sectores considerados importantes na economia marítima nacional. No entanto, é possível destacar a importância das seguintes relações:

- da componente estruturante Ensino e Investigação com todos os restantes sectores, por se considerar, como já foi referido, que é a base do conhecimento, sem o qual não há inovação nem progresso;
- do Turismo Marítimo com a Construção e Reparação Naval, com o sector Portuário, Logística e Transporte Marítimo, com a Segurança e Defesa Marítimas, mas também com a Pesca (numa perspectiva de exploração da perspectiva cultural) e, claro, com o Ensino e Investigação;
- da Construção Naval com todos os outros sectores (ainda que com a Indústria de Transformação do Pescado seja uma relação não directa);
- da Pesca e Aquicultura com a Indústria Transformadora de Produtos do Mar e com o Ensino e Investigação.

- Existe verdadeiramente um Cluster do mar em Portugal?

Ainda que com algumas fragilidades estruturais e operacionais e com algumas ligações inexistentes ou incipientes entre sectores fundamentais, cremos que sim. O desafio que o futuro traz ao País é, a este nível, a sua consolidação e fortalecimento na economia nacional, assegurando um papel muito mais interventivo na produção da riqueza interna e na projecção externa de um país cujo território se encontra totalmente exposto ao oceano e que é muito mais mar do que terra...

BIBLIOGRAFIA

- ABRANTES, A. (2003) – “Turismo e Desporto: O Papel do Mar”, in *O mar no futuro de Portugal*, VIII Simpósio, Academia da Marinha, Lisboa, 297-301.
- ALMAÇA, C. (2003) – “A Sociedade Portuguesa de Ciências Naturais, a Marinha e a Biologia Marítima em Portugal”, in *O mar no futuro de Portugal*, VIII Simpósio, Academia da Marinha, Lisboa, 305-316.
- ALMEIDA, A. M. e Bettencourt, J. (2008) – *Diagnóstico Tecnológico dos Estaleiros Navais Portugueses, Relatório Final 2008*.
- AMIN, A. e ROBINS, K. (1994) – “Regresso das economias regionais? A geografia mítica da acumulação flexível”, in BENKO, G. e LIPIETZ, A. (org.), *As Regiões Ganhadoras. Distritos e Redes: os novos paradigmas da geografia económica*, Celta Editora, Oeiras, 77-101.
- ANDERSEN, T. e WIJNOLST, N. (2006) – “Introduction – Maintaining Europe’s Maritime Superpower Status”, in *Dynamic European Maritime Clusters*, Published by Maritimt Forum, Norway and Dutch Maritime Network in cooperation with European Network of Maritime Clusters, 7-9.
- ANTONINI, C. (2006) – “The Italian Maritime Cluster”, in *Dynamic European Maritime Clusters*, Published by Maritimt Forum, Norway and Dutch Maritime Network in cooperation with European Network of Maritime Clusters, 53-63.
- APL - ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE LISBOA (2009) – *Náutica de Recreio e Marítimo - Turística, Relatório de Actividade 2009*, Administração do Porto de Lisboa.
- APL (2010) – *Relatório de Actividade, Tráfego de Cruzeiros 2009*, Administração do Porto de Lisboa.
- ASHEIM, B. T. (2000) – “Industrial Districts: The Contributions of Marshall and Beyond”, in *The Oxford Handbook of Economic Geography*, University Press, Oxford, 413- 431.

- AUDRETSCH, D. B. e LEHMANN, E. E. (2006) – “The role of clusters in knowledge creation and diffusion, An institutional perspective”, in ASHEIM, B., COOKE, P. e MARTIN, R. (ed.) *Clusters and Regional Development, Critical reflections and explorations*, Routledge, 188-198.
- BARRIGA, F. e SANTOS, R.S. 2010) – “Recursos minerais marinhos, metálicos, não metálicos e energéticos: potencial e impactos ambientais”, in VIEIRA MATIAS, N.; SOROMENHO – MARQUES, V.; FALCATO, J.; LEITÃO, A. (Coord.), *Políticas Públicas do Mar, Para um Novo Conceito Estratégico Nacional*, Coleção Ideias 15, Esfera do Caos Editores, 86-95.
- BAUD, P.; BOURGEAT, S.; BRÁS, C. (1999) – *Dicionário de Geografia*, Plátano Edições Técnicas, Tradução de Dictionnaire de Géographie, Hatier, Paris.
- BECATTINI, G. (1994) – “O distrito marshalliano. Uma noção socioeconómica”, in BENKO, G. e LIPIETZ, A. (org.), *As Regiões Ganhadoras. Distritos e Redes: os novos paradigmas da geografia económica*, Celta Editora, Oeiras, 19-31.
- BELUSSI, F. (2006) – “In search of a useful theory of spatial clustering, Agglomeration versus active clustering” in ASHEIM, B., COOKE, P. e MARTIN, R. (ed.) *Clusters and Regional Development, Critical reflections and explorations*, Routledge, 69-89.
- BENKO, G. (1999) – *A Ciência Regional*, Celta Editora, Oeiras.
- BENKO, G. (2001) – “Développement durable et systèmes productifs locaux”, in *Réseaux d'entreprises et territoires – regards sur les systèmes productifs locaux*, DATAR (Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale), La Documentation Française, Paris, 117-134.
- BENKO, G. e LIPIETZ, A. (1994) – “Das redes de distritos aos distritos de redes”, in BENKO, G. e LIPIETZ, A. (org.), *As Regiões Ganhadoras. Distritos e Redes: os novos paradigmas da geografia económica*, Celta Editora, Oeiras, 247-253.
- BENKO, G. e LIPIETZ, A. (1994)^a – “O novo debate regional. Posições em confronto”, in BENKO, G. e LIPIETZ, A. (org.), *As Regiões Ganhadoras. Distritos e Redes: os novos paradigmas da geografia económica*, Celta Editora, Oeiras, 3-15.

- BENKO, G. e LIPIETZ, A. (2000) – “Géographie socio-économique ou économie géographique?”, in BENKO, G. e LIPIETZ, A. (dir.), *La richesse des régions, La nouvelle géographie socio-économique*, «Économie en Liberté», Presses Universitaires de France, 9-29.
- BLOT, M. L. (2003) – *Os portos na origem dos centros urbanos, Contributo para a arqueologia das cidades marítimas e flúvio -marítimas em Portugal*, Trabalhos de Arqueologia 28, Instituto Português de Arqueologia, Lisboa.
- BLOT, M. L. (2003)^a – “Os portos naturais da fachada atlântica portuguesa na História de rotas marítimas mediterrânicas. Os subsolos urbanos e os fundos marinhos interrogáveis sobre actividades portuárias do passado”, in *O mar no futuro de Portugal*, VIII Simpósio, Academia da Marinha, Lisboa, 135-145.
- BOSCHMA, R. A. (1999) – “Culture of trust and regional development: empirical analysis of the Third Italy”, Paper to be presented at the 39th Congress of the European Regional Science Association, Dublin, Ireland.
- BOUSQUET-BRESSOLIER, C. (2002) – “Voyage dans le temps des cartes”, in *Le Littoral, Regards, Pratiques et Savoirs*, Éditions Rue D’ULM, Paris, 81-93.
- BRAUDEL, F. (1996) – “A Europa Conquista o Planeta”, in Braudel, F. (Direcção) - *A Europa*, Terramar, 87-113.
- BROWN, R. (2000) – *Cluster Dynamics in Theory and Practice with Application to Scotland*, Regional and Industrial Policy Research, Paper number 38, Published by European Policies Research Centre, University of Strathclyde, Glasgow.
- BROWNRIGG, M. (2006) – “The United Kingdom’s Maritime Cluster”, in *Dynamic European Maritime Clusters*, Published by Maritimt Forum, Norway and Dutch Maritime Network in cooperation with European Network of Maritime Clusters, 93-103.
- BUTLER, R. (2000) – “Issues and implications of tourism development in Maritime regions”, in *Perspectivas de Desenvolvimento para as regiões marítimas*, Actas do VII Encontro Nacional da APDR, Colecção APDR, volume 1, 15- 27.

- CACÉRÈS-DUTERTRE, C. (2000) – “Un district vigoureux dans une économie en détresse: le «miracle» Gamarra”, in BENKO, G. e LIPIETZ, A. (dir.), *La richesse des régions, La nouvelle géographie socio-économique*, «Économie en Liberté», Presses Universitaires de France, 293-328.
- CAJARABILLE, V. e SILVA RIBEIRO, A. (2010) – “A relevância da segurança no mar”, in VIEIRA MATIAS, N.; SOROMENHO-MARQUES, V.; FALCATO J. e LEITÃO, A.(Coord.) - *Políticas Públicas do Mar, Para um Novo Conceito Estratégico Nacional*, Coleção Ideias – 15, Esfera do Caos Editores, 181 - 201.
- CATANZANO, J. e THÉBAUD, O. (1995) – *Le littoral, Pour une approche de la régulation des conflits d’usage*, Programme National D’Océanographie Côtière, Institut Océanographique, Paris.
- CARVALHO, V. (1995) – *A importância do mar para Portugal*, Instituto de Defesa Nacional, Bertrand Editora, Venda Nova.
- CESA - COMMUNITY OF EUROPEAN SHIPYARDS’ ASSOCIATIONS, (2008) – *Annual Report 2007-2008*, Brussels, Belgium.
- CESE - CONSELHO PARA A COOPERAÇÃO ENSINO SUPERIOR – EMPRESA (2000)– *Livro Verde da Cooperação Ensino Superior – Empresa, Sector do Mar e Recursos Marinhos*, CESE.
- CHORINCAS, J.; MARQUES, I.; RIBEIRO, J. (2001) – *Clusters e Políticas de Inovação – Conceitos, Experiências Europeias e Perspectivas de Aplicação a Portugal*, Prospectiva e Planeamento, 7-2001, pg. 43-103.
- CLAVAL, P. (1998) – “Propos sur la maritimité”, in *Questions de Géographie: Géographie Humaine des Littoraux, Activités Liées à la Mer*, Ouvrage Collectif Coordonné par Brigitte Dumortier, Éditions Du Temps, Paris, 7-21.
- COELHO, M. (2000) – “Situação e perspectivas de desenvolvimento das pescas portuguesas: a Política Comum de Pescas” in GODINHO, M., KOVÁCS, I. e MONIZ, A.B. (org.), *Pescas e Pescadores, Futuros para o Emprego e os Recursos*, Celta Editora, Oeiras, 123-149.
- CCE - COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS (2002) – *Estratégia de Desenvolvimento Sustentável da Aquicultura Europeia*, Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu, COM (2002) 511 final, Bruxelas, 19.09.2002

- CCE (2006) – *Uma política de turismo europeia renovada: rumo a uma parceria reforçada para o turismo na Europa*, Comunicação da Comissão, COM (2006) 134 final, Bruxelas, 17.03.2006
- CCE (2008) – *Roteiro para o Ordenamento do Espaço Marítimo: Definição de Princípios Comuns na UE*, Comunicação da Comissão, COM (2008) 791 final, Bruxelas, 25.11.2008
- COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS (2004) – *Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos*, Lisboa.
- COMISSÃO EUROPEIA (2006) – *Para uma futura política marítima da União: Uma visão europeia para os oceanos e os mares*, Luxemburgo: Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias.
- COMISSÃO EUROPEIA (2008) – *Factos e Números sobre a PCP – Dados Básicos sobre a Política Comum da Pesca*, Luxemburgo: Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias.
- COMISSÃO EUROPEIA (2009) – *A Política Comum da Pesca – Guia do Utilizador*, Luxemburgo: Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias.
- COMISSÃO MUNDIAL INDEPENDENTE PARA OS OCEANOS (1998) – *O Oceano Nosso Futuro*, Fundação Mário Soares.
- CONSELHO ECONÓMICO E SOCIAL (2008) – *O Mar e as Políticas Marítimas*, Projecto de Parecer, Versão aprovada pela Comissão Especializada Permanente de Política Económica e Social, na reunião de 9.07.2008.
- CORLAY, J. P. (1995) – “Géographie sociale, Géographie du littoral”, in *Océans, Mers et Littoraux*, NOROIS Revue Géographique de l’Ouest et des pays de l’Atlantique Nord, Hommage au Professeur André Guilcher, N°165, 42 année, 247-265.
- COSTA, M. J. e GONÇALVES, E. (2010) – “As Ciências do Mar”, in VIEIRA MATIAS, N.; SOROMENHO-MARQUES, V.; FALCATO J. e LEITÃO, A.(Coord.) - *Políticas Públicas do Mar, Para um Novo Conceito Estratégico Nacional*, Colecção Ideias – 15, Esfera do Caos Editores, 229-266.

- COURLET, C. (2001) – “Les systèmes productifs locaux: de la definition au modèle”, in *Réseaux d’entreprises et territoires – regards sur les systèmes productifs locaux*, DATAR (Délégation à l’aménagement du territoire et à l’action régionale), La Documentation Française, Paris, 17-61.
- COURLET, C. e PECQUEUR, B. (1994) – “Os sistemas industriais locais em França. Um novo modelo de desenvolvimento”, in BENKO, G. e LIPIETZ, A. (org.), *As Regiões Ganhadoras. Distritos e Redes: os novos paradigmas da geografia económica*, Celta Editora, Oeiras, 49-62.
- DAMIEN, M. (1998) – “Qu’est-ce qu’un port maritime?”, in *Questions de Géographie: Géographie Humaine des Littoraux, Activités Liées à la Mer*, Ouvrage Collectif Coordonné par Brigitte Dumortier, Éditions Du Temps, Paris, 113-148.
- DANSON, M. e WHITTMAN, G. (s.d.) – “The role of power in clustering”, University of Paisley, Scotland.
- DATAPESCAS 2000, Janeiro – Dezembro 2000, Nº 47.
- DATAPESCAS 2009, Janeiro – Setembro 2009, Nº 82.
- DAVEAU, S.; LAUTENSACH, H.; RIBEIRO, O. (1987) – *Geografia de Portugal, IV. A Vida Económica e Social*, Edições João Sá da Costa, Lisboa.
- DESDOIGTS, J.-Y. (2002) – “Les espaces proches du rivage de la mer: traitement géographique d’une notion juridique”, in *Le Littoral, Regards, Pratiques et Savoirs*, Éditions Rue D’ULM, Paris, 155-167.
- DG FISHERIES AND MARITIME AFFAIRS (2006) – *An exhaustive analysis of employment trends in all sectors related to sea or using sea resources, Summary report for the European Commission*, DG Fisheries and Maritimes Affairs, European Commission.
- DIAS CORREIA, A. J. (2010) – *O Mar no Século XXI, Contributo para uma Análise Estratégica aos Desafios Marítimos Nacionais*, FEDRAVE – Fundação para o Estudo e Desenvolvimento da Região de Aveiro.
- DIOGO, L. (2004) - “Ameaças Difusas nos Espaços Marítimos sob Jurisdição Nacional. A Autoridade Marítima no Quadro Constitucional da Intervenção dos Órgãos de Estado”, *Nação e Defesa*, Nº 108-2ª Série, Instituto de Defesa Nacional, Lisboa, 85-138.

- DGPA - DIRECÇÃO GERAL DAS PESCAS E AQUICULTURA (1999) – *Recursos da Pesca, Série Estatística 1998*, Volume 12 A-B, Lisboa.
- DGPA (2007) – *Programa Operacional Pesca 2007-2013*, Documento de Trabalho, Versão de 22/05/2007.
- DGPA (2009) – *Recursos da Pesca, Série Estatística 2008*, Volume 22 A-B, Lisboa.
- DOUGLAS – WESTWOOD (2005) – *World Marine Markets*, Report Number 328 – 05, Douglas-Westwood Limited, March 2005.
- DUPUY, G. (1991) – *L'urbanisme des réseaux – theories et méthodes*, Col. Armand Colin Éditeur, Paris.
- EUROPEAN COMMISSION (2006) – *Towards a future Maritime Policy for the Union: A European vision for the oceans and seas*, European Communities.
- FARIA, D. L. (2003) – “A Lei na Protecção do Mar”, in *O mar no futuro de Portugal*, VIII Simpósio, Academia da Marinha, Lisboa, 395-398.
- FEIO, P.A. (1998) – *Território e competitividade: Uma perspectiva geográfica do processo de internacionalização do sector cerâmico*, Colecção Geografia, Edições Colibri.
- FELDMAN, M. e FRANCIS, J. L. (2006) – “Entrepreneurs as agents in the formation of industrial clusters”, in ASHEIM, B., COOKE, P. e MARTIN, R. (ed.) *Clusters and Regional Development, Critical reflections and explorations*, Routledge, 115-136.
- GANNE, B. (1994) – “Significado e evolução dos sistemas industriais locais em França. Economia política de uma transformação”, in BENKO, G. e LIPIETZ, A. (org.), *As Regiões Ganhadoras. Distritos e Redes: os novos paradigmas da geografia económica*, Celta Editora, Oeiras, 203-221.
- GAROFOLI, G. (1994) – “Os sistemas de pequenas empresas. Um caso paradigmático de desenvolvimento endógeno”, in BENKO, G. e LIPIETZ, A. (org.), *As Regiões Ganhadoras. Distritos e Redes: os novos paradigmas da geografia económica*, Celta Editora, Oeiras, 33-47.
- GARRIDO, A. 2010) – “A cultura do Mar, Perspectivas e Desafios”, in VIEIRA MATIAS, N.; SOROMENHO – MARQUES, V.; FALCATO, J.; LEITÃO, A. (Coord.), *Políticas Públicas do Mar, Para um Novo Conceito Estratégico Nacional*, Colecção Ideias 15, Esfera do Caos Editores, 277-289.

- GASPAR, J.; ABREU, D.; COSTA, N.; BARROSO, S. (2003) – “O impacte sócio-económico do porto de Lisboa”, in SOUSA, J. (ed. e coordenação), *Portos, Transportes Marítimos e Território*, Instituto de Dinâmica do Espaço, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, 141-156.
- GAUDARD, G. (1986) – “Les disparités interrégionales face à la transformation de l’espace économique” in *La theorie de l’espace humain – transformations globales et structures locales*, CRAAL – FNSRS, UNESCO, 74-82.
- GERTLER, M. S. e WOLFE, D. A. (2006) – “Spaces of knowledge flows, Clusters in a global context”, in ASHEIM, B., COOKE, P. e MARTIN, R. (ed.) *Clusters and Regional Development, Critical reflections and explorations*, Routledge, 218-235.
- GIRAUD, P.N. (1996) – *A desigualdade do Mundo, A economia do mundo contemporâneo*, Colecção «Actualidades», Terramar, Lisboa.
- GOMES, J. M. (2006) – “Visão portuguesa” in *Europa Novas Fronteiras, Política Marítima Europeia, Perspectivas e linhas estratégicas*, Centro de Informação Europeia Jacques Delors, nº 19, Janeiro/Junho, 45-50.
- GOUVEIA, J. B.; OTERO, P.; QUADROS, F. (2004) – *Portugal e o Direito do Mar*, Biblioteca Diplomática, Série A, Ministério dos Negócios Estrangeiros, Lisboa.
- HANSON, G. H. (2000) – “Firms, Workers and the Geographic Concentration of Economic Activity”, in *The Oxford Handbook of Economic Geography*, University Press, Oxford, 477-494.
- HENRIQUES, A. B. (2003) – “Portugal e o Transporte Marítimo”, in *O mar no futuro de Portugal*, VIII Simpósio, Academia da Marinha, Lisboa, 113-122.
- HENRY, N., POLLARD, J.; BENNEWORTH, P. (2006) – “Putting clusters in their place”, in ASHEIM, B., COOKE, P. e MARTIN, R. (ed.) *Clusters and Regional Development, Critical reflections and explorations*, Routledge, 272-291.
- HOTZ-HART, B. (2000) – “Innovation Networks, Regions and Globalization”, in *The Oxford Handbook of Economic Geography*, University Press, Oxford, 432-450.
- INNOVAMAR (2005) - *Bases para la creación de un cluster marítimo español*.

- INSTITUT FRANÇAIS DE LA MER (2004) – *Le Cluster Maritime Français: Poids économique et social de la France maritime*, Institut Français de la Mer.
- INSTITUTO HIDROGRÁFICO (2000) – *Roteiro da Costa de Portugal, Arquipélago dos Açores*, Instituto Hidrográfico, Ministério da Defesa Nacional, Marinha, Lisboa, 2ª edição.
- INSTITUTO HIDROGRÁFICO (2001) – *Roteiro da Costa de Portugal, Arquipélago da Madeira*, Instituto Hidrográfico, Ministério da Defesa Nacional, Marinha, Lisboa, 3ª edição.
- INSTITUTO HIDROGRÁFICO (2005) – *Roteiro da Costa de Portugal, Portugal Continental – Do Rio Minho ao Cabo Carvoeiro*, Instituto Hidrográfico, Ministério da Defesa Nacional, Marinha, Lisboa.
- INSTITUTO HIDROGRÁFICO (2006) – *Roteiro da Costa de Portugal, Portugal Continental – Do Cabo Carvoeiro ao Cabo de São Vicente*, Instituto Hidrográfico, Ministério da Defesa Nacional, Marinha, Lisboa.
- INE - INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2008) – *Contas Económicas da Pesca, 1998-2007*, Destaque Informação à Comunicação Social, 04 de Julho 2008.
- INE (2008)^a – *Estatísticas dos Transportes 2007*, Tema H, Instituto Nacional de Estatística, I.P., Lisboa.
- INE e DGPA (2008) – *Estatísticas da Pesca 2007*, Tema F, Agricultura, Floresta e Pescas, Instituto Nacional de Estatística, I.P., Lisboa.
- INE (2009) – *Boletim Mensal da Agricultura, Pescas e Agro-Indústria*, Tema F: Agricultura, Floresta e Pescas, Fevereiro de 2009, Instituto Nacional de Estatística, I.P., Lisboa.
- INE e DGPA (2009) – *Estatísticas da Pesca 2008*, Tema F: Agricultura, Floresta e Pescas, Instituto Nacional de Estatística, I.P., Lisboa.
- INE (2010) – *Estatísticas do Turismo 2009*, Instituto Nacional de Estatística, I.P., Lisboa.
- IPTM - INSTITUTO PORTUÁRIO E DOS TRANSPORTES MARÍTIMOS (2009) – *Relatório Consolidado do Sector Portuário 2008*, Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos.
- IPTM (2010) – *Armadores e Navios*, Vol.24, Nº 10, Outubro 2010, Lisboa.
- JACQUET, N. e DARMON, D. (2005) – *Les pôles de compétitivité le modèle français*, Études de La Documentation Française, La Documentation Française, Paris.

- JANSSENS, H. (2006) – “The Dutch Maritime Cluster”, in *Dynamic European Maritime Clusters*, Published by Maritimt Forum, Norway and Dutch Maritime Network in cooperation with European Network of Maritime Clusters, 105-116.
- JAKOBSEN, E. (2006) – “The Norwegian Maritime Cluster”, in *Dynamic European Maritime Clusters*, Published by Maritimt Forum, Norway and Dutch Maritime Network in cooperation with European Network of Maritime Clusters, 39-51.
- JOURDIN, M. M. (1995) – *A Europa e o mar*, Editorial Presença, Lisboa.
- KRUGMAN, P. (2000) – “Where in the world is the ‘New Economic Geography’?”, in *The Oxford Handbook of Economic Geography*, University Press, Oxford, 49-60.
- LEBORGNE, D. e LIPIETZ, A. (1994) – “Flexibilidade ofensiva, flexibilidade defensiva. Duas estratégias sociais na produção dos novos espaços económicos”, in BENKO, G. e LIPIETZ, A. (org.), *As Regiões Ganhadoras. Distritos e Redes: os novos paradigmas da geografia económica*, Celta Editora, Oeiras, 223-243.
- LEDRUT, R. (1986) – “Les espaces et les sociétés dans le monde actuel” in *La theorie de l’espace humain – transformations globales et structures locales*, CRAAL – FNSRS, UNESCO, 13-25.
- LIBERATO, J., GUEDES SOARES, C. e SALVADOR, R. (2008) – “O Cluster Marítimo Português no Contexto Mundial e Europeu”, in *O Sector Marítimo Português*, GUEDES SOARES, C. e COSTA MONTEIRO, C. (Eds.), Salamandra, Lisboa, 2010, 41-58.
- LOBO ANTUNES, M. (2006) - “A importância de uma política marítima para Portugal” in *Europa Novas Fronteiras, Política Marítima Europeia, Perspectivas e linhas estratégicas*, Centro de Informação Europeia Jacques Delors, nº 19, Janeiro/Junho, 19-24.
- LOPES, E. (2003) – “O Mar no futuro de Portugal. Uma abordagem estratégica”, in *O mar no futuro de Portugal*, VIII Simpósio, Academia da Marinha, Lisboa, 11-19.
- LOPES, E. (2004) – “O Mar no Futuro de Portugal, Uma Abordagem Estratégica”, *Nação e Defesa*, Nº 108-2ª Série, Instituto de Defesa Nacional, Lisboa, 11-25.
- LOZATO – GIOTART, J.P. (1998) – “Le littoral: premier espace touristique mondial”, in *Questions de Géographie: Géographie Humaine des littoraux, Activités liées à la mer*, Ouvrage Collectif Coordonné par Brigitte Dumortier, Editions Du Temps, Paris, 195-224.

- MADEIRA, R. (2003) – “O porto de Peniche e o desenvolvimento do Concelho”, in SOUSA, J. (ed. e coordenação), *Portos, Transportes Marítimos e Território*, Instituto de Dinâmica do Espaço, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, 263- 282.
- MADRP- DGPA (2006) – *Plano Estratégico Nacional para a Pesca 2007-2013*, MADRP - DGPA.
- MARKUSEN, A. (2000) – “Des lieux-aimants dans un espace mouvant: une typologie des districts industriels”, in BENKO, G. e LIPIETZ, A. (dir.), *La richesse des régions, La nouvelle géographie socio-économique*, «Économie en Liberté», Presses Universitaires de France, 85-119.
- MARTIN, R. e SUNLEY, P. (2000) – “L’économie géographique de Paul Krugman et ses conséquences pour la théorie du développement regional: une évaluation critique”, in BENKO, G. e LIPIETZ, A. (dir.), *La richesse des régions, La nouvelle géographie socio-économique*, «Économie en Liberté», Presses Universitaires de France, 33-84.
- MAOTDR - MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL - (2007) – *Bases para a Estratégia de Gestão Integrada da Zona Costeira Nacional*, Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional.
- MAOTDR e MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL E DAS PESCAS (2008) – *Grupo de Trabalho sobre o sector da Aquicultura em Portugal – Relatório Final*, Despacho conjunto nº 420/2006, DR II Série nº 101 de 25 de Maio.
- MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO (2010) – *POEM – Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo, Discussão Pública, Volume 1- Enquadramento*.
- MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL (2008) - *Anuário Estatístico da Defesa Nacional 2006*, Ministério da Defesa Nacional.
- MIOSSEC, A. (1998) – *Les littoraux entre nature et aménagement*, Campus Géographie, Éditions SEDES.
- MOPTC - MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES (2006) – *Orientações Estratégicas para o Sector Marítimo Portuário*, Ministério das Obras Públicas, Transportes e comunicações, Secretaria de Estado dos Transportes, Versão para Consulta.

- MOREIRA, A. (2003) – “Maritimidade e Continentalidade”, in *O mar no futuro de Portugal*, VIII Simpósio, Academia da Marinha, Lisboa, 31-40.
- MORRIS, A. (1998) – *Geography and development*, UCL Press, London, 41-69.
- MOTA, O. (2003) – “Ambiente e Competitividade nos Estaleiros Navais”, in *O mar no futuro de Portugal*, VIII Simpósio, Academia da Marinha, Lisboa, 319-342.
- MOTA, O. (2004) – “A Razão e o Método, Considerações sobre O Mar, a Economia e a Segurança Nacional”, *Nação e Defesa*, Nº 108-2ª Série, Instituto de Defesa Nacional, Lisboa, 67-84.
- NOOTEBOOM, B. (2006) – “Innovation, learning and cluster dynamics”, in ASHEIM, B., COOKE, P. e MARTIN, R. (ed.) *Clusters and Regional Development, Critical reflections and explorations*, Routledge, 137-163.
- OLIVEIRA MARQUES, A. H. (1986) – *História de Portugal*, Volume III, Palas Editores, Lisboa.
- PANICCIA, I. (2006) – “Cutting through the chaos, Towards a new typology of industrial districts and clusters”, in ASHEIM, B., COOKE, P. e MARTIN, R. (ed.) *Clusters and Regional Development, Critical reflections and explorations*, Routledge, 90-114.
- PITTA E CUNHA, T. (2004) – “A Importância Estratégica do Mar para Portugal”, *Nação e Defesa*, Nº 108-2ª Série, Instituto de Defesa Nacional, Lisboa, 41-52.
- PITTA E CUNHA, T. (2006) – “Uma nova visão mundial dos oceanos” in *Europa Novas Fronteiras, Política Marítima Europeia, Perspectivas e linhas estratégicas*, Centro de Informação Europeia Jacques Delors, nº 19, Janeiro/Junho, 33-41.
- POLICY RESEARCH CORPORATION (2008) - *The role of maritime clusters to enhance the strength and development of European maritime sectors*, Policy Research Corporation.
- POLICY RESEARCH CORPORATION (2008)^a – *Country Report – Norway*.
- POLICY RESEARCH CORPORATION (2008)^b – *Country Report – United Kingdom*.
- POLICY RESEARCH CORPORATION (2008)^c – *Country Report – Italy*.
- POLICY RESEARCH CORPORATION (2008)^d – *Country Report – The Netherlands*.
- POLICY RESEARCH CORPORATION (2008)^e – *Country Report – France*.
- POLICY RESEARCH CORPORATION (2008)^f – *Country Report – Spain*.

- POMMIER, P. (2001) – “Les systèmes productifs locaux, un chantier pour les pouvoirs publics”, in *Réseaux d’entreprises et territoires – regards sur les systèmes productifs locaux*, DATAR (Délégation à l’aménagement du territoire et à l’action régionale), La Documentation Française, Paris, 169-175.
- POMMIER, P. (2002) – *Les systèmes productifs locaux*, La Documentation Française, DATAR, Paris.
- PORTER, M. (1994) – *Construir as Vantagens Competitivas de Portugal*, Monitor Company, Edição do Fórum para a Competitividade, Lisboa.
- PORTER, M. (2000) – “Locations, Clusters and Company Strategy”, in *The Oxford Handbook of Economic Geography*, University Press, Oxford, 253- 274.
- QUARESMA DIAS, J. (2005) – *Logística Global e Macrologística*, Edições Sílabo Lda., Lisboa.
- QUEIRÓZ, C. M. (2003) – “A Teologia do Mar e o Futuro de Portugal” in *O mar no futuro de Portugal*, VIII Simpósio, Academia da Marinha, Lisboa, 67-71.
- RAMINHAS DA SILVA, V. (2003) – “Porto de Setúbal: o impacte regional das actividades marítimo-portuárias”, in SOUSA, J. (ed. e coordenação), *Portos, Transportes Marítimos e Território*, Instituto de Dinâmica do Espaço, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, 157-181.
- REIS, J. (2000) – “Industrie et dynamiques régionales: les problèmes d’une économie intermédiaire (Portugal)”, in BENKO, G. e LIPIETZ, A. (dir.), *La richesse des régions, La nouvelle géographie socio-économique*, «Économie en Liberté», Presses Universitaires de France, 271-292.
- RIBEIRO, A. S. (2003) – “A Segurança Nacional: desafios à Marinha Portuguesa”, in *O mar no futuro de Portugal*, VIII Simpósio, Academia da Marinha, Lisboa, 73-81.
- RIBEIRO, A. S. (2004) – “A Consciência Estratégica dos Oceanos”, *Nação e Defesa*, Nº 108-2ª Série, Instituto de Defesa Nacional, Lisboa, 53-66.
- RIBEIRO, F. (2010) – “A Economia do Mar. Actividades e Actores”, in VIEIRA MATIAS, N.; SOROMENHO – MARQUES, V.; FALCATO, J.; LEITÃO, A. (Coord.), *Políticas Públicas do Mar, Para um Novo Conceito Estratégico Nacional*, Coleção Ideias 15, Esfera do Caos Editores, 129-180.

- RIBEIRO, O. (1987) – *Mediterrâneo, Ambiente e Tradição*, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 2ª edição.
- SACCHETTI, A. (2003) – “A vizinhança atlântica”, in *Portugal e a sua Circunstância*, Cadernos Navais, nº6, Julho - Setembro 2003, 31-55.
- SAER (2009) – “O Hypercluster da Economia do Mar, Um domínio de potencial estratégico para o desenvolvimento da economia portuguesa”, Lisboa.
- SALDANHA, J. B. (2005) – “Os oceanos na transição para a sustentabilidade”, in *Espaços Marítimos, pesca e sustentabilidade*, GEOINOVA, Revista do Departamento de Geografia e Planeamento Regional, FCSH, UNL, Nº 11 – 2005, 11-32.
- SALVADOR, R. (1998) – “Geografia Política ou Geopolítica?”, in *Espaço, Fronteiras, Transições*, GEOINOVA, Revista do Departamento de Geografia e Planeamento Regional, FCSH, UNL, Nº - 1998, 73-80.
- SALVADOR, R. (2003) – “Aplicação do Modelo do “Diamante” de Porter ao turismo algarvio”, in *Actas do IX Congresso da Associação Portuguesa para o Desenvolvimento Regional (APDR) sobre “Nova Economia e Desenvolvimento Regional”*, Coimbra, 1175-1195.
- SALVADOR, R. (2003)^a – “Aplicação do Modelo do “Diamante” de Porter ao triângulo dos mármore alentejanos”, in *Actas do IX Congresso da Associação Portuguesa para o Desenvolvimento Regional (APDR) sobre “Nova Economia e Desenvolvimento Regional”*, Coimbra, 1197-1216.
- SALVADOR, R. e CHORINCAS, J. (2006) – “Les clusters regionaux au Portugal”, in *Géographie, Économie, Société*, Paris.
- SALVADOR, R. e GUEDES SOARES, C. (2006) – “Metodologias para Estimação de Níveis de Competitividade e Ligações Inter-Sectoriais num Cluster do Mar”, in GUEDES SOARES, C. e GONÇALVES DE BRITO, V. (Eds.), *Inovação e Desenvolvimento nas Actividades Marítimas*, Salamandra, Lisboa, 2008, 85-102.
- SILVA RIBEIRO, A.; SILVA, F.; PALMA, J.; MONTEIRO, N. (2010) – *Estratégia Naval Portuguesa – o Processo, o Contexto e o Conteúdo*, Cadernos Navais nº 34, Julho - Setembro 2010, Edições Culturais da Marinha, (Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica), Lisboa.

- SIMMIE, J. (2006) – “Do clusters or innovation systems drive competitiveness?”, in ASHEIM, B., COOKE, P. e MARTIN, R. (ed.) *Clusters and Regional Development, Critical reflections and explorations*, Routledge, 164-187.
- SOEIRO de BRITO, R. (1994) – “O espaço geográfico português”, in *Portugal, Perfil Geográfico*, Editorial Estampa, Lisboa, 10-12.
- SOUSA, J. F. (2004) – *O porto do Funchal no contexto do sistema portuário insular regional: as infraestruturas, os tráfegos e as funções portuárias*, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa.
- SOUTO, H. (1994) – “A pesca: condicionalismos e evolução”, in SOEIRO DE BRITO, R. (dir.), *Portugal, Perfil Geográfico*, Editorial Estampa, Lisboa, 180-201.
- SOUTO, H. (1998) – *Comunidades de pesca artesanal na costa portuguesa – estudo geográfico*, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa.
- SOUTO, H. (2003)^a – “Movimentos migratórios de populações marítimas portuguesas”, in *Migrações, Desenvolvimento e Território*, GEOINOVA, Revista do Departamento de Geografia e Planeamento Regional, FCSH, UNL, Nº8 – 2003, 165-177.
- SOUTO, H. (2003)^b – “Portugal e a «Sombra dos Números» nas Pescas Comunitárias”, in *O mar no futuro de Portugal*, VIII Simpósio, Academia da Marinha, Lisboa, 231-235.
- STEINER, M. (2006) – “Do clusters ‘think’? An institutional perspective on knowledge creation and diffusion in clusters”, in ASHEIM, B., COOKE, P. e MARTIN, R. (ed.) *Clusters and Regional Development, Critical reflections and explorations*, Routledge, 199-217.
- SUÁREZ DE VIVERO, J. L. e MATEOS, J. C. R. (2007) – *Atlas of European Seas and Oceans, Marine Jurisdictions, Sea Uses and Governance*, Ediciones del Serbal.
- TURISMO DE PORTUGAL (2007) – *Plano Estratégico Nacional do Turismo, Para o Desenvolvimento do Turismo em Portugal*, Ministério da Economia e Inovação.
- TURISMO DE PORTUGAL (2007)^a – *Férias dos Portugueses 2006*, Turismo de Portugal.
- TURISMO DE PORTUGAL (2009) – *O Turismo em 2008*, Direcção de Estudos e Planeamento Estratégico/Departamento de Informação Estatística, Ministério da Economia, da Inovação e do Desenvolvimento.

- WAVE ENERGY CENTRE – CENTRO DE ENERGIA DAS ONDAS (2004) – *Potencial e Estratégia de desenvolvimento da energia das ondas em Portugal*, Wave Energy Centre, Centro de Energia das Ondas.
- WIJNOLST, N.; JENSSEN, J. I.; SØDAL, S. (2003) – *European Maritime Clusters, Global Trends, Theoretical Framework, The cases of Norway and The Netherlands, Policy recommendations*, Dutch Maritime Network.
- WIJNOLST, N., ed. (2006) – *Dynamic European Maritime Clusters*, Published by Maritimt Forum, Norway and Dutch Maritime Network, in cooperation with European Network of Maritime Clusters.
- *World Ocean Review 2010 – Living with the oceans*, 1, Published by Maribus, MARE.
- VALLAT, F. e PERENNEZ, P. (2006) - “The French Maritime Cluster”, in *Dynamic European Maritime Clusters*, Published by Maritimt Forum, Norway and Dutch Maritime Network in cooperation with European Network of Maritime Clusters, 81- 92.
- VELTZ, P. (1994) – “Hierarquias e redes na organização da produção e do território”, in BENKO, G. e LIPIETZ, A. (org.), *As Regiões Ganhadoras. Distritos e Redes: os novos paradigmas da geografia económica*, Celta Editora, Oeiras, 189-201.
- VIDAL, F. (2001) – “Les districts industriels italiens”, in *Réseaux d’entreprises et territoires – regards sur les systèmes productifs locaux*, DATAR (Délégation à l’aménagement du territoire et à l’action régionale), La Documentation Française, Paris, 83-96.
- VIEIRA MATIAS, N. (2004) – “O Horizonte do Mar Português”, *Nação e Defesa*, Nº 108-2ª Série, Instituto de Defesa Nacional, Lisboa, 27-40.
- VIEIRA MATIAS, N. (2005) – “O mar Um oceano de oportunidades para Portugal”, *Cadernos Navais*, nº13, Abril – Junho 2005, Grupo de Estudo e Reflexão de Estratégia , Edições Culturais da Marinha, Lisboa.
- VOULTSAKI, M. (2000) – “The spatial impacts of tourism in maritime regions: the case of Thessaloniki”, in *Perspectivas de Desenvolvimento para as regiões marítimas*, Actas do VII Encontro Nacional da APDR, Colecção APDR, volume 1, 281- 294.

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. A posição do território Português.....	18
Figura 2. Distribuição da população (2001).....	31
Figura 3. O Modelo do Diamante (ou Diamante da Vantagem Nacional) de M. PORTER ...	51
Figura 4. Estrutura de SPL, segundo POMMIER (2002).....	66
Figura 5. Exemplos de <i>Clusters</i> Regionais em Portugal (segundo M. PORTER)	77
Figura 6. Linhas prioritárias da OCEANO XXI	81
Figura 7. O continente europeu.....	85
Figura 8. PIB das zonas costeiras por habitante na União Europeia - 25 (2002).....	89
Figura 9. O emprego nos principais sectores marítimos da União Europeia em 2004/2005.....	90
Figura 10. Valor Acrescentado Directo por sector na UE – 15 e Noruega, 1997.....	95
Figura 11. Valor acrescentado e emprego nos Estados Membros da UE e Noruega nos <i>sectores marítimos tradicionais</i> (Área 1)	98
Figura 12. Valor acrescentado e emprego nos Estados Membros da UE e Noruega no <i>turismo e recreação costeira e marinha</i> (Área 2).....	99
Figura 13. Valor acrescentado e emprego nos Estados Membros da UE e Noruega nas <i>Pescas</i> (Área 3).....	99
Figura 14. Contributo para o Livro Verde (EMEC).....	109
Figura 15. “Star Method” (valor acrescentado e emprego) na Área 1.....	114
Figura 16. “Star Method” (valor acrescentado e emprego) na Área 2.....	114
Figura 17. “Star Method” (valor acrescentado e emprego) na Área 3.....	115
Figura 18. Composição sectorial das organizações de <i>Cluster</i> marítimo dos países da European Network of Maritime Clusters e Espanha.....	116

Figura 19. Emprego nas Áreas 1, 2 e 3 na Noruega.....	121
Figura 20. Estrutura do <i>Cluster</i> Marítimo Norueguês.....	121
Figura 21. O <i>Cluster</i> Marítimo da Noruega.....	122
Figura 22. Concentração regional das indústrias marítimas na Noruega	125
Figura 23. Emprego nas Áreas 1, 2 e 3 no Reino Unido.....	128
Figura 24. O <i>Cluster</i> Marítimo do Reino Unido.....	129
Figura 25. O <i>Cluster</i> Marítimo Italiano.....	134
Figura 26. Número de postos de trabalho assegurado pelos diferentes sectores marítimos, em 2004.....	136
Figura 27. Emprego nas Áreas 1, 2 e 3 na Itália.....	137
Figura 28. Os sectores do <i>Cluster</i> Marítimo Holandês.....	141
Figura 29. A mobilidade laboral no interior do <i>Cluster</i> Marítimo Holandês.....	142
Figura 30. Relações inter-sectoriais no <i>Cluster</i> Marítimo Holandês.....	143
Figura 31. Evolução do <i>Cluster</i> marítimo holandês, 1997-2002.....	145
Figura 32. Emprego nas Áreas 1, 2 e 3 na Holanda.....	146
Figura 33. Emprego nas Áreas 1, 2 e 3 em França.....	148
Figura 34. O <i>Cluster</i> Marítimo Francês.....	151
Figura 35. Emprego nas Áreas 1, 2 e 3 em Espanha.....	155
Figura 36. Os pilares do <i>Cluster</i> Marítimo Espanhol	162
Figura 37. Os sectores do <i>Cluster</i> Marítimo Espanhol	163
Figura 38. Emprego nas três <i>Áreas</i> marítimas na UE-27 e Noruega.....	173
Figura 39. Emprego nos sectores marítimos na UE-27 e Noruega.....	174
Figura 40. Peso do emprego nas três <i>Áreas</i> marítimas na UE-27 + Noruega e Portugal ...	175
Figura 41. Emprego nas <i>Áreas</i> 1, 2 e 3 em Portugal.....	176
Figura 42. Emprego nos sectores da <i>Área</i> 1, em Portugal.....	177

Figura 43. Peso do emprego nos sectores da <i>Área 1</i> , na UE-27+ Noruega e em Portugal.....	178
Figura 44. Valor Acrescentado Bruto das três <i>Áreas</i> marítimas na UE-27 e Noruega	179
Figura 45. VAB produzido pelos sectores marítimos na UE-27 e Noruega.....	179
Figura 46. Peso do VAB nos sectores da <i>Área 1</i> , na UE-27+ Noruega e em Portugal	181
Figura 47. Efeito directo das actividades ligadas ao mar (consideradas no estudo SAER, 2009) na economia portuguesa, em 2006.....	183
Figura 48. Efeito directo do VAB das actividades ligadas ao mar (consideradas no estudo SAER, 2009) na economia portuguesa, em 2006.....	184
Figura 49. Efeito directo do Emprego das actividades ligadas ao mar (consideradas no estudo SAER, 2009) na economia portuguesa, em 2006.....	184
Figura 50. Efeito directo dos Impostos sobre os produtos das actividades ligadas ao mar (consideradas no estudo SAER, 2009) na economia portuguesa, em 2006	185
Figura 51. Efeito total das actividades ligadas ao mar (consideradas no estudo SAER, 2009) ao nível do PIB, em 2006.....	185
Figura 52. Efeito total das actividades ligadas ao mar (consideradas no estudo SAER, 2009) ao nível do Emprego, em 2006	186
Figura 53. Produtividade da <i>Área 1</i> nos países da UE-27 e Noruega	188
Figura 54. Produtividade da <i>Área 2</i> nos países da UE-27 e Noruega	190
Figura 55. Produtividade da <i>Área 3</i> nos países da UE-27 e Noruega	192
Figura 56. Os sectores do <i>Cluster</i> do mar português.....	193
Figura 57. Volume de desembarques nos países da UE, em toneladas (2006).....	198
Figura 58. Valor dos desembarques nos países da UE, em milhares € (2006).....	199
Figura 59. Pesca descarregada em Portugal – Continente e Regiões Autónomas – por mês, em 2008.....	200

Figura 60. Valor monetário da pesca descarregada em Portugal – Continente e Regiões Autónomas – por mês, em 2008.....	200
Figura 61. Pesca descarregada nos Açores e na Madeira, por mês, em 2008	201
Figura 62. Estimativa de desembarques de pescado nos portos portugueses, 2000-2009.....	202
Figura 63. Capturas nominais por portos principais, em 2008, em toneladas.....	203
Figura 64. Capturas nominais por portos principais, em 2008, em valor monetário	203
Figura 65. Pescado descarregado, em 2008.....	204
Figura 66. Número de embarcações de pesca dos países da UE, em 1 de Dezembro de 2007.....	205
Figura 67. Potência motriz das embarcações de pesca dos países da UE, em 1 de Dezembro de 2007.....	206
Figura 68. Número de embarcações existentes em Portugal, em 2008, por NUT II	206
Figura 69. Número de embarcações por classes de GT, em 2008	207
Figura 70. Embarcações entradas na frota de pesca portuguesa por novas construções, em 2008.....	207
Figura 71. Embarcações saídas da frota de pesca portuguesa por demolição, em 2008.....	208
Figura 72. População activa na pesca, 1950-2001.....	208
Figura 73. População activa na pesca, em 2001, por NUT II.....	209
Figura 74. Pescadores matriculados em 31-XII 2008, por NUT II	210
Figura 75. Produção aquícola dos principais produtores mundiais, em toneladas (2005).....	216
Figura 76. Produção aquícola dos principais produtores mundiais, em valor monetário (2005).....	217
Figura 77. Produção aquícola na UE-27, em toneladas (2005).....	218

Figura 78. Produção aquícola na UE-27, em milhares de € (2005).....	219
Figura 79. Produção total da aquicultura em águas marinhas e doces, em Portugal (2007).....	222
Figura 80. Produção da aquicultura em águas marinhas/salobras, por espécie, em Portugal (2007).....	222
Figura 81. Produção de aquicultura em águas doces, salobras e marinhas, por tipo de regime, em toneladas (2007).....	222
Figura 82. Valor da produção de aquicultura em águas doces, salobras e marinhas, por tipo de regime (2007).....	223
Figura 83. Produção da aquicultura em águas interiores e oceânicas, por NUT II (2007).....	223
Figura 84. Valor da produção de aquicultura em águas interiores e oceânicas, por NUT II (2007).....	224
Figura 85. Vendas da aquicultura para o mercado nacional e internacional (2007).....	225
Figura 86. Número de salinas em actividade em Portugal Continental, 1998-2008	230
Figura 87. Área ocupada pelas salinas em Portugal Continental, 1998-2008	231
Figura 88. Produção das salinas em Portugal Continental, 1998-2008 (em toneladas)	232
Figura 89. Número de empresas da indústria transformadora da pesca e aquicultura em Portugal, 2005-2007.....	234
Figura 90. Número de empresas da indústria transformadora da pesca e aquicultura em Portugal Continental, NUT II, 2005-2007.....	234
Figura 91. Pessoal ao serviço na indústria transformadora da pesca e aquicultura em Portugal, 2005-2007.....	235
Figura 92. As vinte maiores empresas da Congelação de produtos da Pesca e da Aquicultura de acordo com a “Base Belém” do INE, por concelho, em 2005	236
Figura 93. Volume de negócios das vinte maiores empresas da Congelação de produtos da Pesca e da Aquicultura de acordo com a “Base Belém” do INE, por escalão, em 2005.....	237

Figura 94. As vinte maiores empresas da Secagem, Salga e Outras Actividades de Transformação de Produtos da Pesca e da Aquicultura de acordo com a “Base Belém” do INE, por concelho, em 2005.....	237
Figura 95. Volume de negócios das vinte maiores empresas da Secagem, Salga e Outras Actividades de Transformação de Produtos da Pesca e da Aquicultura de acordo com a “Base Belém” do INE, por escalão, em 2005	238
Figura 96. As vinte maiores empresas da Conservação de Produtos da Pesca e Aquicultura em azeite e outros óleos vegetais e outros molhos, de acordo com a “Base Belém” do INE, por concelho, em 2005.....	238
Figura 97. Volume de negócios das vinte maiores empresas da Conservação de Produtos da Pesca e Aquicultura em azeite e outros óleos vegetais e outros molhos, de acordo com a “Base Belém” do INE, por escalão, em 2005.....	239
Figura 98. As vinte maiores empresas da Preparação de Produtos da Pesca e da Aquicultura, de acordo com a “Base Belém” do INE, por concelho, em 2005.....	240
Figura 99. Volume de negócios das vinte maiores empresas da Preparação de Produtos da Pesca e Aquicultura, de acordo com a “Base Belém” do INE, por escalão, em 2005.....	241
Figura 100. Quantidades produzidas de produtos provenientes da pesca e aquicultura, pela indústria transformadora em Portugal, 2005-2007.....	241
Figura 101. Valor das vendas de produtos provenientes da pesca e aquicultura, pela indústria transformadora, 2005-2007.....	242
Figura 102. Volume de negócios da indústria transformadora da pesca e aquicultura, por NUT II em Portugal Continental, 2005-2007.....	243
Figura 103. VABpm da indústria transformadora da pesca e aquicultura, por NUT II em Portugal Continental, 2005-2007.....	244
Figura 104. Movimento de mercadorias nos principais portos de Portugal Continental, 2005-2009.....	255
Figura 105. Mercadorias carregadas nos portos nacionais, 2007.....	256
Figura 106. Mercadorias descarregadas nos portos nacionais, 2007.....	257

Figura 107. As dez mercadorias mais carregadas nos portos nacionais, por grupos de mercadorias, 2007.....	258
Figura 108. As dez mercadorias mais descarregadas nos portos nacionais, por grupos de mercadorias, 2007.....	259
Figura 109. Mercadorias carregadas nos portos nacionais por continentes/países de destino, 2007.....	259
Figura 110. Mercadorias carregadas nos portos nacionais por países de destino – UE, 2007.....	260
Figura 111. Mercadorias descarregadas nos portos nacionais por continentes/países de procedência, 2007.....	260
Figura 112. Mercadorias descarregadas nos portos nacionais por países de procedência – U.E., 2007.....	261
Figura 113. Comércio externo de Portugal com o Mundo - importações, segundo os modos de transporte, 2000 a 2007.....	262
Figura 114. Comércio externo de Portugal com o Mundo - exportações, segundo os modos de transporte, 2000 a 2007.....	262
Figura 115. Movimento de embarcações de comércio em Portugal, 2007.....	263
Figura 116. Movimento de embarcações de comércio em Portugal Continental, 2007....	264
Figura 117. Evolução da frota registada no RINM-MAR (em 1 de Janeiro)	265
Figura 118. Movimento nacional de passageiros por via fluvial – rio Tejo, 2007	269
Figura 119. Pessoal ao serviço nos principais portos, por categorias, em 31-12-2007.....	270
Figura 120. Pessoal ao serviço nos principais portos, em 31-12-2007.....	270
Figura 121. Quadro de pessoal das Administrações Portuárias, em 2008.....	271
Figura 122. Custos com pessoal por Administração Portuária, em 2008.....	271
Figura 123. Emprego nos portos inquiridos.....	275

Figura 124. As vinte maiores empresas da Construção e Reparação de Embarcações Metálicas, excepto de recreio e desporto, de acordo com a “Base Belém” do INE, por concelho, em 2005.....	286
Figura 125. Volume de negócios das vinte maiores empresas da Construção e Reparação de embarcações metálicas, excepto de recreio e desporto, de acordo com a “Base Belém” do INE, por escalão, em 2005.....	286
Figura 126. As vinte maiores empresas da Construção e Reparação de Embarcações Não Metálicas, excepto de recreio e desporto, de acordo com a “Base Belém” do INE, por concelho, em 2005.....	287
Figura 127. Volume de negócios das vinte maiores empresas da Construção e Reparação de embarcações não metálicas, excepto de recreio e desporto, de acordo com a “Base Belém” do INE, por escalão, em 2005.....	288
Figura 128. As vinte maiores empresas da Construção e Reparação de Embarcações de Recreio e Desporto, de acordo com a “Base Belém” do INE, por concelho, em 2005.....	289
Figura 129. Volume de negócios das vinte maiores empresas da Construção e Reparação de Embarcações de Recreio e Desporto, de acordo com a “Base Belém” do INE, por escalão, em 2005.....	290
Figura 130. Emprego assegurado pelos três estaleiros de estudo, por categoria (Março/Abril 2010).....	292
Figura 131. Chegadas de turistas internacionais, no mundo (2005-2009).....	297
Figura 132. Motivos de gozo de férias dos portugueses em 2006.....	302
Figura 133. Ambientes de férias preferidos pelos portugueses que gozaram férias, em 2006.....	302
Figura 134. Ambientes de férias preferidos pelos portugueses que não gozaram férias, em 2006.....	303
Figura 135. Modalidades desenvolvidas no âmbito da actividade marítimo-turística no porto de Lisboa, em 2009.....	307

Figura 136. Número de cartas de navegador de recreio emitidas em Portugal, entre 2005 e 2010.....	309
Figura 137. Número de embarcações de recreio nas docas de recreio do porto de Lisboa.....	309
Figura 138. Evolução do número de embarcações de recreio nas docas de recreio do porto de Lisboa, por origem de bandeira	310
Figura 139. Número de embarcações de recreio no porto de Lisboa, por doca de recreio, em 2009.....	310
Figura 140. Taxa de ocupação das docas de recreio do porto de Lisboa, em 2009	311
Figura 141. Nacionalidades das embarcações estrangeiras que visitaram as docas de recreio do porto de Lisboa, em 2009	311
Figura 142. Número de passageiros nos portos nacionais, em 2008	314
Figura 143. Ranking dos portos de cruzeiro ibéricos, em 2008.....	314
Figura 144. Evolução do número de passageiros no porto de cruzeiro de Lisboa, 2005-2009.....	315
Figura 145. Número de passageiros de cruzeiro nos portos nacionais, em 2009.....	316
Figura 146. Quotas de mercado de escalas e de passageiros de cruzeiro no mercado nacional, em 2009.....	317
Figura 147. Zona de Busca e Salvamento Marítimo	322
Figura 148. Despesa da Marinha, a preços correntes, 2000-2006.....	328
Figura 149. Natureza da despesa da Marinha, a preços correntes, em 2006	328
Figura 150. Pessoal da Marinha, por categorias, em 2006	330
Figura 151. Pessoal militar da Marinha, em 2006	330
Figura 152. Pessoal militar da Marinha, em 2006	331
Figura 153. Estrutura do tempo de serviço dos militares do quadro permanente activo da Marinha, em 2006.....	332

Figura 154. Concelho de origem do pessoal da Marinha, em 2006 (Nº)	333
Figura 155. Origem geográfica dos militares do quadro permanente activo da Marinha e contratados, em 2006.....	334
Figura 156. Pessoal militarizado da Marinha, 2001-2006	334
Figura 157. Pessoal militarizado da Marinha, em 2006.....	335
Figura 158. Pessoal civil da Marinha, 2001 – 2006.....	335
Figura 159. Valor total dos abonos do pessoal da Marinha, por concelho, em 2006.....	336
Figura 160. Aplicação sectorial (no interior do <i>Cluster</i>) da despesa da Marinha (Orçamento 2009).....	337
Figura 161. Zonas de concessão de prospecção de petróleo na costa portuguesa.....	340
Figura 162. Zona Piloto para obtenção de energia a partir das ondas.....	344
Figura 163. Limites exteriores da extensão da Plataforma Continental Portuguesa	352
Figura 164. A Zona Económica Exclusiva de Portugal.....	384
Figura 165. Área de Intervenção do POEM.....	395
Figura 166. Número de associados das Associações inquiridas.....	408
Figura 167. Área geográfica de abrangência das Associações inquiridas	409
Figura 168. Área de Estudo.....	413
Figura 169. QL do Pessoal ao Serviço das Empresas de Construção Naval, na área de estudo, em 2008.....	417
Figura 170. QL do Pessoal ao Serviço das Empresas de Construção de Embarcações de Recreio e Desporto, na área de estudo, em 2008.....	417
Figura 171. QL do Pessoal ao Serviço das Empresas de Pesca e Aquicultura, na área de estudo, em 2008	418
Figura 172. QL do Pessoal ao Serviço das Empresas de Preparação e Conservação de Peixes, Crustáceos e Moluscos, na área de estudo, em 2008.....	418

Figura 173. QL do Pessoal ao Serviço das Empresas de Transporte Marítimo de Mercadorias, na área de estudo, em 2008.....	419
Figura 174. QL do Pessoal ao Serviço das Empresas de Transporte Marítimo de Passageiros, na área de estudo, em 2008.....	419
Figura 175. QL do Pessoal ao Serviço nas Empresas superior a 1, por actividade económica e NUT III – Síntese.....	421
Figura 176. QL da Produção das Empresas de Construção Naval, na área de estudo, em 2008.....	423
Figura 177. QL da Produção das Empresas de Construção de Embarcações de Recreio e Desporto, na área de estudo, em 2008.....	423
Figura 178. QL da Produção das Empresas de Pesca e Aquicultura, na área de estudo, em 2008.....	424
Figura 179. QL da Produção das Empresas de Preparação e Conservação de Peixes, Crustáceos e Moluscos, na área de estudo, em 2008.....	424
Figura 180. QL da Produção das Empresas de Transporte Marítimo de Mercadorias, na área de estudo, em 2008.....	425
Figura 181. QL da Produção das Empresas de Transporte Marítimo de Passageiros, na área de estudo, em 2008.....	425
Figura 182. QL da Produção das Empresas superior a 1, por actividade económica e NUT III – Síntese.....	426
Figura 183. QL do VAB das Empresas de Construção Naval, na área de estudo, em 2008.....	428
Figura 184. QL do VAB das Empresas de Construção de Embarcações de Recreio e Desporto, na área de estudo, em 2008.....	428
Figura 185. QL do VAB das Empresas da Pesca e Aquicultura, na área de estudo, em 2008.....	429
Figura 186. QL do VAB das Empresas de Preparação e Conservação de Peixes, Crustáceos e Moluscos, na área de estudo, em 2008.....	429

Figura 187. QL do VAB das Empresas Transporte Marítimo de Mercadorias, na área de estudo, em 2008.....	430
Figura 188. QL do VAB das Empresas de Transporte Marítimo de Passageiros, na área de estudo, em 2008.....	430
Figura 189. QL do VAB das Empresas superior a 1, por actividade económica e NUT III – Síntese.....	431
Figura 190. As <i>Regiões</i> – <i>Chave</i> Principais do <i>Cluster</i> Marítimo português.....	433
Figura 191. As <i>Regiões</i> Secundárias do <i>Cluster</i> Marítimo português.....	435
Figura 192. Relações de parceria das Associações inquiridas com empresas e outras entidades locais e instituições de investigação	438
Figura 193. Relações de parceria dos Estaleiros Navais inquiridos com empresas e outras entidades locais e instituições de investigação	446
Figura 194. Relações de parceria das Associações de Turismo Marítimo inquiridas com empresas e outras entidades locais e instituições de investigação.....	448
Figura 195. O Orçamento da Marinha em 2009 por sectores do <i>Cluster</i>	449
Figura 196. Factores que reflectem a existência de ligação entre os diversos sectores/subsectores marítimos no concelho/região	451
Figura 197. Parcerias das Câmaras Municipais inquiridas com empresas, instituições, associações ou universidades.....	453
Figura 198. Matriz de relações intersectoriais/institucionais do <i>Cluster</i> do Mar	457
Figura 199. A <i>rede</i> de relações sectoriais/institucionais do <i>Cluster</i> do Mar.....	458
Figura 200. Vantagens da aglomeração de actividades na área portuária, de acordo com as administrações portuárias inquiridas.....	460
Figura 201. Factores que contribuíram para a evolução recente do meio local, de acordo com as administrações portuárias inquiridas	461
Figura 202. Vantagens do território onde se localiza o porto, de acordo com as administrações portuárias inquiridas	462

Figura 203. Factores que contribuem para a evolução do meio local, de acordo com as empresas de transporte marítimo inquiridas	463
Figura 204. Importância actual e futura dos diferentes sectores do <i>Cluster</i>	467
Figura 205. As relações intersectoriais mais fortes dentro do <i>Cluster</i> marítimo, de acordo com os <i>especialistas</i>	469
Figura 206. As relações intersectoriais estruturantes ao fortalecimento do <i>Cluster</i> , de acordo com os <i>especialistas</i>	470
Figura 207. A investigação ao serviço do desenvolvimento	471

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1. Aplicação do modelo do Diamante de PORTER, por SALVADOR e CHORINCAS (2006).....	80
Quadro 2. O emprego em alguns sectores marítimos na UE e em Portugal	91
Quadro 3. O emprego em alguns subsectores marítimos – o peso de Portugal na União Europeia.....	92
Quadro 4. A importância económica de alguns sectores marítimos, ao nível europeu e mundial.....	96
Quadro 5. Relações inter-sectoriais no <i>Cluster</i> norueguês.....	123
Quadro 6. Número de empregos nas várias actividades marítimas no Reino Unido.....	128
Quadro 7. Relações inter-sectoriais no <i>Cluster</i> inglês.....	130
Quadro 8. Relações inter-sectoriais no <i>Cluster</i> inglês.....	134
Quadro 9. Produção das actividades industriais.....	135
Quadro 10. Participação dos sectores marítimos no PIB (2004).....	137
Quadro 11. Relações inter-sectoriais no <i>Cluster</i> holandês.....	144
Quadro 12. A importância económica de algumas actividades do <i>Cluster</i> marítimo francês.....	147
Quadro 13. Relações inter-sectoriais no <i>Cluster</i> francês.....	152
Quadro 14. Os <i>Clusters</i> regionais espanhóis – o FMV e a ACLUNAGA	159
Quadro 15. Relações inter-sectoriais no <i>Cluster</i> espanhol.....	164
Quadro 16. A estrutura dos <i>Clusters</i> marítimos de alguns países europeus.....	167
Quadro 17. Importância do emprego por sector marítimo e país na UE-27 e Noruega....	176
Quadro 18. Importância do VAB por sector marítimo e país na UE-27 e Noruega (milhões de euros).....	180

Quadro 19. Importância das actividades ligadas ao mar consideradas no estudo SAER (2009) na economia portuguesa, em 2006.....	183
Quadro 20. Produtividade da <i>Área 1</i> na UE-27 e Noruega	187
Quadro 21. Produtividade da <i>Área 2</i> na UE-27 e Noruega	189
Quadro 22. Produtividade da <i>Área 3</i> na UE-27 e Noruega	191
Quadro 23. Número de activos na pesca em Portugal – Continente e Regiões Autónomas (1950/2001).....	210
Quadro 24. Diagnóstico - Síntese do sector das pescas (CEO)	211
Quadro 25. Diagnóstico - Síntese da Aquicultura (relatório da CEO).....	227
Quadro 26. Investimento Público nos Portos portugueses, em 2008 (Milhares €).....	273
Quadro 27. Evolução do Investimento Público nos Portos portugueses (Milhares €).....	274
Quadro 28. Principais recursos turísticos associados ao mar por Região NUT II (de acordo com o PENT).....	300
Quadro 29. Principais factores distintivos de cada Região NUT II relacionados com o mar (de acordo com o PENT).....	300
Quadro 30. Evolução do número de operadores marítimo – turísticos licenciados pelo IPTM, IP.....	306
Quadro 31. Portos e docas de recreio em Portugal Continental (IPTM).....	308
Quadro 32. Objectivos e vectores estratégicos.....	389
Quadro 33. Factores que contribuem para a inserção territorial de um tecido industrial ligado ao sector marítimo.....	403
Quadro 34. Relações de Cooperação/Parceria das Associações da Pesca e Aquicultura inquiridas.....	438
Quadro 35. Relações de Cooperação/ Parceria das Administrações Portuárias inquiridas.....	440
Quadro 36. Relações de Cooperação/Parceria das Empresas de Transporte Marítimo inquiridas.....	442

Quadro 37. Origem dos diferentes tipos de serviços que as empresas inquiridas usufruem.....	443
Quadro 38. Principais fornecedores de bens e serviços às empresas inquiridas.....	444
Quadro 39. Relações de Cooperação/Parceria dos Estaleiros Navais inquiridos.....	445
Quadro 40. Relações de Cooperação/Parceria das Associações de Turismo Marítimo inquiridas.....	447
Quadro 41. Relações de Cooperação/Parceria das Instituições de Ensino e Investigação inquiridas.....	450
Quadro 42. As potencialidades e as vulnerabilidades do <i>Cluster</i> do Mar português originadas pelas ligações intra e intersectoriais e institucionais.....	456
Quadro 43. Evolução do sector marítimo português face à concorrência espanhola, de acordo com algumas entidades inquiridas.....	464
Quadro 44. Evolução futura do <i>Cluster</i> do Mar em Portugal, de acordo com algumas entidades inquiridas.....	465
Quadro 45. Potencialidades, vantagens vs constrangimentos/dificuldades associadas ao <i>Cluster</i> do Mar português.....	473

Anexo A: Inquérito a ASSOCIAÇÕES

Universidade Nova de Lisboa
Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Departamento de Geografia e Planeamento Regional
Doutoramento em Geografia e Planeamento Regional
“A SUSTENTABILIDADE TERRITORIAL DE UM CLUSTER DO MAR EM PORTUGAL”
- Inquérito a **Associações** -

Data: ____ / ____ / ____

Nº: ____

I – INFORMAÇÃO GERAL DA ASSOCIAÇÃO

1. Nome da Associação: _____
2. Morada: _____
3. Contacto telefónico/ e-mail: _____ / _____
4. Concelho/Distrito: _____ / _____
5. Ano de criação: _____
6. Cargo do inquirido: _____
7. Número de associados: _____

II – DESCRIÇÃO DA ACTIVIDADE DA ASSOCIAÇÃO

1. Identifique o sector a que a Associação está ligado:
☐ Pesca e Aquacultura
☐ Indústria transformadora de produtos do mar e afins
☐ Transportes marítimos e Portos
☐ Construção e Reparação Naval
☐ Turismo Marítimo
☐ Outro (energia, biotecnologia...) _____
2. Refira a área geográfica (Concelhos, Distritos...) de abrangência da Associação: _____

3. Que tipo de apoios ou serviços prestam/disponibilizam aos associados? _____
4. A Associação colabora com o Governo Central, Sindicatos, Câmaras Municipais, organizações não-governamentais/ambientalistas, Marinha de Guerra, etc. na definição das medidas/políticas para o sector em causa?
☐ Sim (especificar) _____
☐ Não.
5. E com outras Associações congéneres, nacionais ou estrangeiras (nomeadamente espanholas), existe alguma parceria ou ligação?
☐ Sim (especificar) _____
☐ Não.

6. A Associação mantém algum tipo de relação/parceria com empresas ou entidades locais, Universidades ou outras instituições de investigação...?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não.

7. Que tipo de práticas ou acções são desenvolvidas junto das entidades governamentais, a fim de alcançarem os objectivos da Associação?

8. Quais os objectivos ou projectos da Associação para os próximos anos?

9. Quais as perspectivas de desenvolvimento para o sector que a Associação representa...?

a) a nível local/regional (área de inserção territorial) _____

b) a nível nacional _____

c) A nível internacional (especifique o(s) país(es)): _____

10. Como vê a evolução do(s) sector(es) que representa face à concorrência e/ou investimento congéneres espanhóis? Justifique. _____

11. Que outros sectores (*ex: energia das marés, exploração dos fundos marinhos...*) considera pertinente incluir neste cluster? _____

12. – Como prevê que será a evolução futura de um Mega Cluster do Mar?

OBRIGADA PELA COLABORAÇÃO!

Anexo B: Inquérito a SINDICATOS

Universidade Nova de Lisboa
Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Departamento de Geografia e Planeamento Regional
Doutoramento em Geografia e Planeamento Regional
“A SUSTENTABILIDADE TERRITORIAL DE UM CLUSTER DO MAR EM PORTUGAL”
- Inquérito a **Sindicatos** -

Data: ____ / ____ / ____

Nº: ____

I – INFORMAÇÃO GERAL DO SINDICATO

1. Nome do Sindicato: _____
2. Morada: _____
3. Contacto telefónico/ e-mail: _____ / _____
4. Concelho/Distrito: _____ / _____
5. Ano de criação: _____
6. Cargo do inquirido: _____
7. Número de associados: _____

II – DESCRIÇÃO DA ACTIVIDADE DO SINDICATO

1. Identifique o sector a que o Sindicato está ligado:
☐ Pesca e Aquacultura
☐ Indústria transformadora de produtos do mar e afins
☐ Transportes marítimos e Portos
☐ Construção e Reparação Naval
☐ Turismo Marítimo
☐ Outro (energia, biotecnologia...) _____
2. Refira a área geográfica (Concelhos, Distritos...) de abrangência do Sindicato:

3. Que tipo de apoios ou serviços prestam/disponibilizam aos membros?

4. O Sindicato colabora com o Governo Central, Associações, Câmaras Municipais, organizações não-governamentais/ambientalistas, Marinha de Guerra, etc. na definição das medidas/políticas para o sector em causa?
☐ Sim (especificar) _____
☐ Não.
5. E com outros Sindicatos congéneres, nacionais ou estrangeiros, existe alguma parceria ou ligação?
☐ Sim (especificar) _____
☐ Não.

6. O Sindicato mantém algum tipo de relação/parceria com empresas ou entidades locais, Universidades ou outras instituições de investigação...?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não.

7. Que tipo de práticas ou acções são desenvolvidas junto das entidades governamentais, a fim de alcançarem os objectivos do Sindicato?

8. Quais os objectivos ou projectos do Sindicato para os próximos anos?

9. Quais as perspectivas de desenvolvimento para o sector que o Sindicato representa...?

a) a nível local/regional (área de inserção territorial) _____

b) a nível nacional _____

c) A nível internacional (especifique o(s) país(es)): _____

10. Como vê a evolução do(s) sector(es) que representa face à concorrência e/ou investimento congéneres espanhóis? Justifique. _____

11. Que outros sectores (*ex: energia das marés, exploração dos fundos marinhos...*) considera pertinente incluir neste Cluster? _____

12. – Como prevê que será a evolução futura de um Mega Cluster do Mar?

OBRIGADA PELA COLABORAÇÃO!

Anexo C: Inquérito a CÂMARAS MUNICIPAIS

Universidade Nova de Lisboa
Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Departamento de Geografia e Planeamento Regional
Doutoramento em Geografia e Planeamento Regional
“A SUSTENTABILIDADE TERRITORIAL DE UM CLUSTER DO MAR EM PORTUGAL”
- Inquérito a **Câmaras Municipais** -

Data: ____/____/____

Nº: ____

1. INFORMAÇÃO GERAL

Identificação: Câmara Municipal de _____

Morada: _____

Contacto telefónico: _____

Cargo do entrevistado: _____

2. ACTUAÇÃO DA AUTARQUIA

2.1. Existem medidas específicas para o sector marítimo (*pescas, construção e reparação naval, conservas, portos, I&D...*) por parte desta Câmara?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

2.2. Contaram ou contarão com a ajuda da União Europeia para a implementação dos objectivos definidos para o sector?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

2.3. Colaboram com o governo central (ou a CCDR...) a nível dos planos nacionais para o sector marítimo?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

2.4. E a nível supra-municipal (agrupamento de municípios)?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

2.5. Mantêm algum tipo de relação/parceria com as empresas locais/ instituições/ associações/ universidades... ligadas ao sector marítimo?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

2.6. Reconhecem haver um tecido industrial local que se desenvolve a partir do sector marítimo?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

2.7. Têm incentivos (económicos ou fiscais) para as empresas marítimas a fim de favorecer a sua localização no Concelho?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

2.8. Ao nível do ordenamento do território, têm prevista a criação de reservas de solo industrial específicas para a ampliação ou localização de empresas do sector marítimo?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

2.9. Contam com algum programa de melhoria das infraestruturas (*portos, vias de comunicação, tecnologias de comunicação...*) para o sector marítimo?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

2.10. Quais os factores que podem contribuir para a inserção territorial de um tecido industrial ligado ao sector marítimo? _____

2.11. Existem ligações com empresas/instituições de outros concelhos, ao nível deste sector?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

2.12. E com a Espanha, mantêm algum tipo de ligação?

☐ Sim

☐ Não

2.13. Se sim, como classifica essa ligação?

☐ De cooperação

☐ De rivalidade

☐ Outra (especificar) _____

2.14. Como crê que vá ser a evolução do sector nos próximos anos no(a) concelho/região? _____

OBRIGADA PELA COLABORAÇÃO!

Anexo D: Inquérito a EMPRESAS DE TRANSPORTE MARÍTIMO

Universidade Nova de Lisboa
Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Departamento de Geografia e Planeamento Regional
Doutoramento em Geografia e Planeamento Regional
“A SUSTENTABILIDADE TERRITORIAL DE UM CLUSTER DO MAR EM PORTUGAL”
- Inquérito a **Empresas de Transporte Marítimo** -

Data: ____ / ____ / ____

Nº: ____

Nome do entrevistado: _____

Cargo: _____

I – IDENTIFICAÇÃO DA EMPRESA

I.1. Nome da Empresa: _____

I.2. Morada: _____

I.3. Ramo de actividade: _____

I.4. Regime jurídico da Empresa: _____

I.5. Repartição do capital:

a) Público ☐ _____ %

b) Privado ☐ _____ %

c) Misto ☐ _____ %

I.6. Ano em que se estabeleceu a empresa: _____

I.7. Relações jurídicas com outras empresas:

a. Independente ☐

b. Integrada em Grupo Nacional ☐

c. Integrada em Grupo Estrangeiro ☐

I.8. Se a empresa está integrada num grupo, a sede central localiza-se:

a) em Portugal ☐ - distrito/concelho: _____ / _____

b) noutro país ☐ - _____

II – FUNCIONAMENTO DA EMPRESA

- Emprego

II.1. Número de trabalhadores com vínculo à empresa a 31.12.2009:

Trabalhadores	Nº
Pessoal Dirigente	
Quadros Técnicos /Administrativos	
Quadros Operacionais	
Total	

II.2. Número de trabalhadores contratados em outsourcing (trabalhadores/dia/ou turno durante o ano 2009:

Trabalhadores	Nº
Quadros Técnicos /Administrativos	
Quadros Operacionais	
Total	

II.3. Proveniência dos trabalhadores:

- do concelho (%) _____
 - fora do concelho (%) _____ ; especificar (concelho/distrito/país...): _____

- Formação

II.4. Parcerias com instituições de formação (universidades, institutos, laboratórios...):

- a) Sim ☐ - especificar _____
 b) Não ☐

- Estrutura organizativa da empresa

II.5. Dos seguintes serviços, indique os que a empresa possui e aqueles a que recorre ao exterior da empresa e do concelho:

Serviços	Na empresa	Empresas especializadas no Concelho	Empresas nacionais especializadas fora do Concelho	Empresas estrangeiras
Inovação nos processos produtivos				
Prospecção de mercado				
Marketing e publicidade				
Serviços jurídicos				
Serviços financeiros				
Manutenção e reparação de equipamentos				
Outros (especificar): _____				

II.6. Parcerias com outras empresas ou instituições:

- a) Recorre ☐ - especificar: _____
 b) Não recorre ☐

II.7. Participação em Associações Empresariais locais/regionais:

- a) Participa ☐ :
 - com benefícios ☐ - especificar: _____
 - sem quaisquer benefícios ☐
 b) Não participa ☐

III – ORGANIZAÇÃO DA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS

III.1. Principais Fornecedores de Bens e Serviços:

Equipamentos e serviços	Origem (%)				
	Local	Regional	Nacional	Países da U.E.	Outros países
Mão-de-obra					
Maquinaria					
Componentes					
Acessórios					
Serviços avançados:					
a) Assistência técnica/tecnológica					
b) Desenho					
c) Software					
Outros _____					

III.2. Registo de alterações significativas na origem dos bens e serviços nos últimos anos:

- a) Sim ☐ - especificar _____
b) Não ☐

III.3. Principais rotas:

- ☐ No Continente (especificar portos) _____
☐ Entre o Continente e as Ilhas (especificar) _____
☐ Para o exterior (especificar) _____

III.4. Volume de vendas e de exportações (especificar em €):

	Data: ____/____/____
Volume de vendas	
Mercado nacional	
Mercado internacional	
% Vendas no Mercado Internacional	

III.5. Percentagem do volume de vendas que se destina ao mercado regional, nacional e internacional:

_____ % Mercado Regional¹ (especificar: _____);
_____ % Mercado Nacional;
_____ % Mercado U.E. (especificar: _____);
_____ % Mercado Internacional (especificar: _____).

III.6. Principais Mercados Clientes:

Bens e serviços	Origem (%)		
	Local/regional	Nacional	Estrangeiro

III.7. Registo de alterações significativas nos mercados beneficiários da prestação de serviços nos últimos anos:

- a) Sim ☐ - especificar: _____
b) Não ☐

IV – RELAÇÕES DE COOPERAÇÃO

IV.1. Relações de cooperação com outras empresas e agentes socioeconómicos:

- a) Cooperação com outras empresas do sector ☐
b) Cooperação com outras empresas da fileira produtiva ☐
c) Cooperação com agentes públicos ☐ - especificar: _____
d) Cooperação tecnológica com outras empresas:
- Desenvolvimento de novos processos de prestação de serviços ☐
- Desenvolvimento de novos serviços ☐

¹ Regiões: Norte, Centro, Lisboa e Vale do Tejo, Alentejo, Algarve, R. A. Açores e R. A. Madeira.

- Desenvolvimento de novas técnicas de comercialização ☐
- Adaptação de processos de prestação de serviços existentes ☐
- Adaptação de serviços existentes ☐
- e) Cooperação tecnológica com outras instituições:
 - Desenvolvimento de novos processos de prestação de serviços ☐
 - Desenvolvimento de novos serviços ☐
 - Desenvolvimento de novas técnicas de comercialização ☐
 - Adaptação de processos produtivos existentes ☐
 - Adaptação de serviços existentes ☐
- f) Cooperação comercial ☐
- g) Outras ☐ - especificar: _____

IV.2. Ajudas ou incentivos:

Ajudas/Incentivos	Programas Locais/Regionais		Programas Nacionais		Programas Europeus	
	Euros	%	Euros	%	Euros	%
Desenvolvimento de novos serviços						
Desenvolvimento de novos processos de prestação de serviços						
Introdução de novas técnicas de comercialização						
Melhoria de serviços existentes						
Melhoria de processos de prestação de serviços existentes						
Exportação						
Formação						
Fomento da cooperação Inter-empresarial						
Fomento da cooperação transnacional						
Outros: _____						

V – INSERÇÃO NA ECONOMIA LOCAL/REGIONAL

V.1. Existência de relações entre a empresa e o meio local (vila/cidade):

- a) Sim ☐ - especificar: _____
- b) Não ☐

V.2. Vantagens do território onde se localiza a empresa (classificar numa escala de 1 a 10):

Vantagens	
Economias de escala	
Infra-estruturas	
Informação sobre a concorrência	
Mercado laboral especializado	
Custos salariais	
Cooperação industrial e tecnológica	
Instituições de formação	
Organismos de investigação	
Boas relações sociais	
Outras _____	
Não tem	

V.3. Desvantagens do território onde se localiza a empresa (classificar numa escala de 1 a 10):

Desvantagens	
Deseconomias de escala	
Concorrência	
Rede de comunicações deficiente	
Falta de troca de informação	
Outras _____	
Não tem	

V.4. A aglomeração (proximidade geográfica) gera vantagens (economias de escala) na sua actividade prestadora de serviços:

- a) Sim ☐ - porque _____
- b) Não ☐ - porque _____

V.5. Actores - chave na cooperação com a empresa:

Âmbitos espaciais	Actores – chave da cooperação	Tipo de relações
Nível Concelhio		
Nível Regional		
Nível Nacional		
Nível Internacional		

V.6. Evolução recente do meio local ao nível dos seguintes aspectos (classificar numa escala de 1- *Muito desfavorável* a 10 – *Muito favorável*):

Aspectos	
Clima tecnológico	
Capital humano	
Internacionalização	
Clima social	
Sistema de transportes e comunicações	
Integração social	
Imagem externa da cidade	
Criminalidade económica ou social	
Outros: _____	

V.7. Evolução da disponibilidade dos factores de prestação de serviços e das infra-estruturas técnicas (classificar numa escala de 1 a 10):

Factores	Favorável	Desfavorável	Necessidades	Problemas
Trabalho especializado				
Trabalho qualificado				
Fontes de financiamento				
Terrenos e imóveis				
Espaços equipados e acessíveis				
Outros _____				
Infra-estruturas técnicas				
Transportes				
Electricidade				
Abastecimento de água				
Recolha, tratamento e reciclagem de resíduos				
Telecomunicações				
Outros _____				

VI – EXPECTATIVAS E PERSPECTIVAS

VI.1. Grau de concretização dos objectivos da empresa: _____

VI.2. Perspectivas para o futuro da sua empresa/actividade:

VI.3. Na sua opinião, quais os sectores que, em Portugal, acha imprescindíveis incluir num Cluster do Mar? _____

OBRIGADA PELA COLABORAÇÃO!

Anexo E: Inquérito a ESTALEIROS NAVAIS

Universidade Nova de Lisboa
Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Departamento de Geografia e Planeamento Regional
Doutoramento em Geografia e Planeamento Regional

“A SUSTENTABILIDADE TERRITORIAL DE UM CLUSTER DO MAR EM PORTUGAL”

- Inquérito a Estaleiros Navais -

Data: ____ / ____ / ____

Nº: ____

Nome do entrevistado: _____

Cargo: _____

I – IDENTIFICAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DO ESTALEIRO

I.1. Designação: _____

I.2. Morada: _____

I.3. Actividade:

☐ Construção

☐ Reparação

☐ Construção e Reparação

- Emprego

I.4. Número de trabalhadores do estaleiro:

Trabalhadores	Data: ____ / ____ / ____
Nº total	
Pessoal Dirigente	
Quadros Técnicos Superiores	
Quadros Técnicos Médios	
Pessoal administrativo	
Operários qualificados	
Operários semiqualeificados	
Operários não qualificados	

I.5. Proveniência dos trabalhadores:

- Do concelho (%) _____

- Fora do concelho (%) _____ ; especificar (concelho/distrito/país...): _____

II – ACTIVIDADE DO ESTALEIRO

- Construção

II.1. Volume de negócios do ano 2008 (euros): _____

II.2. Principais mercados de destino das embarcações (em % do total):

☐ Mercado nacional _____

☐ Mercado exterior (especificar) _____

- Reparação

II.3. Volume de negócios do ano 2008 (euros): _____

II.4. Principais clientes (em % do total):

☐ Mercado nacional _____

☐ Mercado exterior (especificar) _____

III – RELAÇÕES DE COOPERAÇÃO

III.1. Colaboram com o governo central (ou a CCDR...) a nível dos planos nacionais para o sector?

- ☐ Sim (especificar) _____
☐ Não

III.2. E com outros estaleiros, existe algum tipo de colaboração/cooperação?

- ☐ Sim (especificar) _____
☐ Não

III.3. Mantêm algum tipo de relação/parceria com as empresas locais/ instituições/ associações/ universidades... do concelho ligadas ao sector marítimo?

- ☐ Sim (especificar) _____
☐ Não

III.4. E com instituições (da mesma natureza) de outros concelhos?

- ☐ Sim (especificar) _____
☐ Não

IV – INSERÇÃO NA ECONOMIA LOCAL/REGIONAL

IV.1. Existência de relações entre o estaleiro e o meio local (vila/cidade):

- a) Sim ☐ - especificar: _____
b) Não ☐

IV.2. Vantagens do território onde se localiza o estaleiro (classificar numa escala de 1 a 10):

Vantagens	
Economias de escala	
Infra-estruturas	
Informação sobre a concorrência	
Mercado laboral especializado	
Custos salariais	
Cooperação industrial e tecnológica	
Instituições de formação	
Organismos de investigação	
Boas relações sociais	
Outras _____	
Não tem	

IV.3. Desvantagens do território onde se localiza o estaleiro (classificar numa escala de 1 a 10):

Desvantagens	
Deseconomias de escala	
Concorrência	
Rede de comunicações deficiente	
Falta de troca de informação	
Outras _____	
Não tem	

IV.4. Considera que a aglomeração de actividades similares ou conexas gera algum tipo de vantagens (economias de escala) para actividades como a construção/reparação naval?

a) Sim ☐ - porque _____

b) Não ☐ - porque _____

IV.5. Evolução recente do meio local ao nível dos seguintes aspectos (classificar numa escala de 1- *Muito desfavorável* a 10 – *Muito favorável*):

Aspectos	
Clima tecnológico	
Capital humano	
Internacionalização	
Clima social	
Sistema de transportes e comunicações	
Integração social	
Imagem externa da cidade	
Criminalidade económica ou social	
Outros: _____	

V – EXPECTATIVAS E PERSPECTIVAS

V.1. Têm alguns projectos para o estaleiro para os próximos tempos?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

V.2. Contam com as verbas de algum programa comunitário para a concretização de alguns desses projectos?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

V.3. Perspectivas da actividade do estaleiro para o futuro: _____

V.4. Na sua opinião, quais os sectores que, em Portugal, considera imprescindíveis incluir num Cluster do Mar? _____

OBRIGADA PELA COLABORAÇÃO!

Anexo F: Inquérito a INSTITUIÇÕES DE INVESTIGAÇÃO

Universidade Nova de Lisboa
Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Departamento de Geografia e Planeamento Regional
Doutoramento em Geografia e Planeamento Regional
“A SUSTENTABILIDADE TERRITORIAL DE UM CLUSTER DO MAR EM PORTUGAL”
- Inquérito a Instituições de Investigação -

Data: ____ / ____ / ____

Nº: ____

1. INFORMAÇÃO GERAL DA INSTITUIÇÃO

Designação: _____

Morada: _____

Data de criação: _____

2. DESCRIÇÃO DA INVESTIGAÇÃO

2.1. Tipo de investigação realizada pela Instituição: _____

2.2. Número de pessoas (ETI's) a fazer investigação sobre sectores directa ou indirectamente ligados ao mar: _____

2.3. Encargos com pessoal/investigadores (ETI's): _____ (último ano).

2.4. Formação dos investigadores:

☐ Doutorados

☐ Não Doutorados

☐ Bolseiros (de mestrado, de doutoramento, de pós-doutoramento) _____

☐ Estagiários

2.5. Identificação das temáticas de investigação em curso: _____

2.6. Os investigadores/equipas de investigação beneficiam de algum tipo de apoio de âmbito regional, nacional ou comunitário?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

2.7. A Instituição tem, de momento, algum contrato de investigação com outra entidade (outras instituições de investigação, empresas...)?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

3. INSERÇÃO NO TERRITÓRIO

3.1. Há parcerias com outras entidades locais (outras instituições de investigação, empresas...)?

☐ Sim (especificar) _____

☐ Não

3.2. Os investigadores da Instituição participam na formação interna das empresas locais?

- ☐ Sim (especificar) _____
☐ Não

3.3. Há parcerias com entidades locais (como empresas...) para a realização de estágios de formação prática para os alunos?

- ☐ Sim (especificar que entidades e tipo de estágios) _____
☐ Não

3.4. Os estudantes que realizam formações práticas nas empresas são posteriormente contratados?

- ☐ Muito frequentemente
☐ Com alguma frequência
☐ Raramente
☐ Nunca

3.5. Considera que há alguma ligação entre os diversos sectores/subsectores ligados ao mar neste concelho ou região?

- ☐ Sim (especificar) _____
☐ Não

3.6. Como avalia o papel da Instituição na investigação marítima, às escalas local/regional/nacional/europeia? _____

3.7. Tendo em conta os sectores base deste estudo (*Indústria Transformadora de produtos do mar e afins, Pesca e Aquacultura, Transportes Marítimos e Portos, Ensino e Investigação Marítima, Marinha de Guerra e Fiscalização Marítima, Turismo Marítimo e Construção e Reparação Naval*), considera pertinente a inclusão de outros sectores num “Cluster do Mar” em Portugal? (Especifique) _____

3.8. Como vê a evolução futura de um “Cluster do Mar”, a nível regional e/ou local? ____

OBRIGADA PELA COLABORAÇÃO!

Anexo G: Inquérito à ACTIVIDADE PORTUÁRIA

Universidade Nova de Lisboa
Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Departamento de Geografia e Planeamento Regional
Doutoramento em Geografia e Planeamento Regional
“A SUSTENTABILIDADE TERRITORIAL DE UM CLUSTER DO MAR EM PORTUGAL”
- Inquérito à **Actividade Portuária** -

Data: ____ / ____ / ____

Nº: ____

Nome do entrevistado: _____

Cargo: _____

I – IDENTIFICAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DO PORTO

I.1. Designação: _____

I.2. Morada: _____

- Emprego da sua organização

I.3. Número de trabalhadores no porto:

Trabalhadores	Data: ____ / ____ / ____
Nº total	
Pessoal Dirigente	
Quadros Técnicos Superiores	
Quadros Técnicos Médios	
Pessoal administrativo	
Operários qualificados	
Operários semiquualificados	
Operários não qualificados	

- Empresas

I.4. Número de empresas implantadas no porto: _____ (data: ____ / ____ / ____)

I.5. Ramo (em % do total):

- ☐ Sal _____
- ☐ Gelo _____
- ☐ Conservas/transformação de pescado _____
- ☐ Reparação naval _____
- ☐ Náutica de recreio _____
- ☐ Automóvel _____
- ☐ Outras _____

II – ACTIVIDADE DO PORTO

II.1. Mercadorias carregadas (2000 - 2007 ou 2008):

a) Quantidade (toneladas) _____ (2000); _____ (2007 ou 2008)

b) Valor (euros) _____ (2000); _____ (2007 ou 2008)

II.2. Mercadorias descarregadas:

- a) Quantidade (toneladas) _____ (2000); _____ (2007 ou 2008)
b) Valor (euros) _____ (2000); _____ (2007 ou 2008)

II.3. Origem das mercadorias carregadas (em % do total):

- ☐ Concelho: _____
☐ Fora do Concelho: _____
☐ Região: _____
☐ Outras regiões do país: _____ (especificar: _____)
☐ Outras situações: _____

II.4. Destino das mercadorias carregadas (em % do total):

- ☐ Região: _____
☐ Outras regiões do país: _____ (especificar: _____)
☐ Exterior (especificar) _____

II.5. Origem das mercadorias descarregadas (em % do total):

- ☐ Região: _____
☐ Outras regiões do país: _____ (especificar: _____)
☐ Exterior (especificar) _____

III – RELAÇÕES DE COOPERAÇÃO

III.1. Colaboram com o governo central (ou a CCDR...) a nível dos planos nacionais para o sector marítimo?

- ☐ Sim (especificar) _____
☐ Não

III.2. E com outros portos, existe algum tipo de colaboração/cooperação?

- ☐ Sim (especificar) _____
☐ Não

III.3. Mantêm algum tipo de relação/parceria com as empresas locais/ instituições/ associações/ universidades... do concelho (localizadas fora da área do porto) ligadas ao sector marítimo?

- ☐ Sim (especificar) _____
☐ Não

III.4. E com instituições de outros concelhos?

- ☐ Sim (especificar) _____
☐ Não

IV – PROJECTOS

IV.1. Têm algum tipo de incentivos para a fixação de empresas ligadas ao sector marítimo?

- ☐ Sim (especificar) _____
☐ Não

IV.2. Ao nível do ordenamento do espaço do porto, têm reservas de solo destinadas a usos específicos?

☐ Sim (especificar) _____
☐ Não

IV.3. Têm alguns projectos para o porto para os próximos tempos (ao nível das infraestruturas, equipamentos...)?

☐ Sim (especificar) _____
☐ Não

IV.4. Contam com as verbas de algum programa comunitário para a concretização de alguns projectos?

☐ Sim (especificar) _____
☐ Não

V – INSERÇÃO NA ECONOMIA LOCAL/REGIONAL

V.1. Existência de relações entre o porto e o meio local (vila/cidade):

a) Sim ☐ - especificar: _____
b) Não ☐

V.2. Vantagens do território onde se localiza o porto (classificar numa escala de 1 a 10):

Vantagens	
Economias de escala	
Infra-estruturas	
Informação sobre a concorrência	
Mercado laboral especializado	
Custos salariais	
Cooperação industrial e tecnológica	
Instituições de formação	
Organismos de investigação	
Boas relações sociais	
Outras _____	
Não tem	

V.3. Desvantagens do território onde se localiza o porto (classificar numa escala de 1 a 10):

Desvantagens	
Deseconomias de escala	
Concorrência	
Rede de comunicações deficiente	
Falta de troca de informação	
Outras _____	
Não tem	

V.4. A aglomeração de actividades, complementares e conexas, no porto gera algum tipo de vantagens (economias de escala)?

a) Sim ☐ - porque _____
b) Não ☐ - porque _____

V.5. Evolução recente do meio local ao nível dos seguintes aspectos (classificar numa escala de 1- *Muito desfavorável* a 10 – *Muito favorável*):

Aspectos	
Clima tecnológico	
Capital humano	
Internacionalização	
Clima social	
Sistema de transportes e comunicações	
Integração social	
Imagem externa da cidade	
Criminalidade económica ou social	
Outros: _____	

VI – EXPECTATIVAS E PERSPECTIVAS

VI.1. Perspectivas para o futuro: _____

VI.2. Na sua opinião, quais os sectores que, em Portugal, acha imprescindíveis incluir num Cluster do Mar? _____

OBRIGADA PELA COLABORAÇÃO!

Anexo H: Inquérito de OPINIÃO

Universidade Nova de Lisboa

Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Departamento de Geografia e Planeamento Regional
Doutoramento em Geografia e Planeamento Regional

“A SUSTENTABILIDADE TERRITORIAL DE UM CLUSTER DO MAR EM PORTUGAL”

- Inquérito de **Opinião** -

Data: ____ / ____ / ____

Nº: ____

1. Identificação do Inquirido/Instituição: _____

2. Área de Actividade a que está (ou a Instituição) ligado:

- ☐ Pesca e Aquacultura
- ☐ Indústria transformadora de produtos do mar e afins
- ☐ Transportes marítimos, Logística e Portos
- ☐ Construção e Reparação Naval
- ☐ Turismo Marítimo (Náutica de Recreio/Cruzeiros)
- ☐ Ensino e Investigação
- ☐ Marinha
- ☐ Produção de energia
- ☐ Exploração de Recursos Minerais
- ☐ Outro (biotecnologia...) _____

3. Classifique a importância **actual** dos seguintes sectores para o potencial **Cluster do Mar em Portugal** (escala: **1** - Nada Importante; **2** – Pouco Importante; **3** – Importante; **4** – Muito Importante):

- Pesca e Aquacultura _____
- Indústria transformadora de produtos do mar e afins _____
- Transportes marítimos, Logística e Portos _____
- Construção e Reparação Naval _____
- Turismo Marítimo (Náutica de Recreio/Cruzeiros) _____
- Ensino e Investigação _____
- Marinha _____
- Produção de energia _____
- Exploração de Recursos Minerais _____
- Outro(s): _____

4. Classifique a importância **futura** dos seguintes sectores para o potencial **Cluster do Mar em Portugal** (escala: **1** - Nada Importante; **2** – Pouco Importante; **3** – Importante; **4** – Muito Importante):

- Pesca e Aquacultura _____
- Indústria transformadora de produtos do mar e afins _____
- Transportes marítimos, Logística e Portos _____
- Construção e Reparação Naval _____
- Turismo Marítimo (Náutica de Recreio/Cruzeiros) _____
- Ensino e Investigação _____

- Marinha _____
- Produção de energia _____
- Exploração de Recursos Minerais _____
- Outro(s): _____

5. Quais as relações (*intersectoriais*) que considera mais fortes entre os sectores referidos em 3. e 4.? _____

6. Quais as relações *intersectoriais* que considera estruturantes para o fortalecimento do *Cluster* (em Portugal)? _____

7. Que potencialidades tem o país para a afirmação de um *Cluster* do Mar? _____

8. Que vantagens decorrerão para Portugal da dinamização deste *Cluster*? _____

9. Quais as principais fragilidades/obstáculos que um *Cluster* marítimo enfrenta em Portugal, na actualidade? _____

10. Como antevê a evolução deste *Cluster* nos próximos anos (no país)? _____

OBRIGADA PELA COLABORAÇÃO!